

**DÍA MUNDIAL EN RECUERDO DE
LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO**

Material elaborado para el acto celebrado por el *Foro Roque Aldeano* en el
Monumento del Atlante, Las Palmas de Gran Canaria,
el domingo 16 de noviembre de 2014

**INCIDENCIAS MORTALES
EN EL TRÁFICO DE LA CARRETERA DE
AGAETE A LA ALDEA
(1949-2014)**



Textos y diseño: **Francisco SUÁREZ MORENO**

Promotor-editor: Asociación **Foro El Roque Aldeano** (2014)
Correo-e: forogabineteprensa@gmail.com
Reg. Asoc. Canarias nº G1/S1/14.165-07/GC.
C.I.F.: G 35 928 589

Mapas GRAFCAN. Gob. de Canarias.
Fotografías: Foro Roque Aldeano y autor.

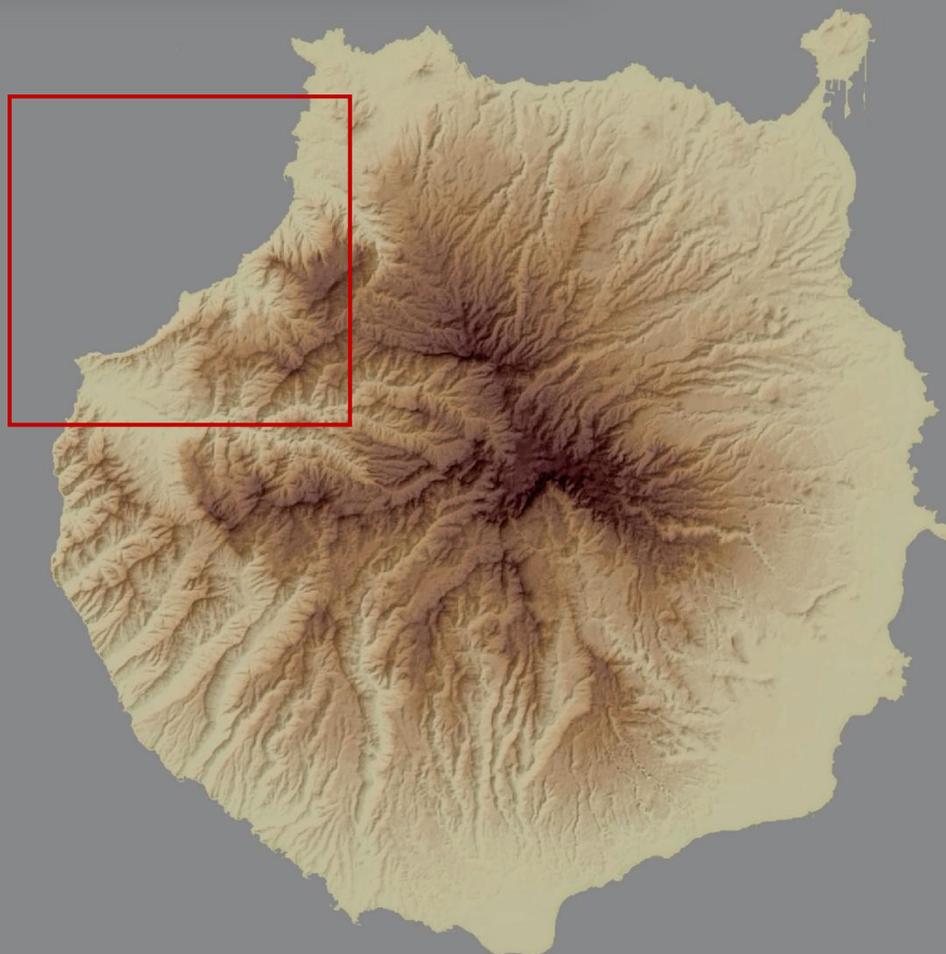
Imagen de portada: Acto-recuerdo víctimas mortales de esta carretera celebrado el 16 de noviembre de 2014, en Las Palmas de Gran Canaria.

Un hecho que demuestra la necesidad de estas vías es el hallarse el camino actual lleno de cruces que indican en unos casos accidentes mortales debido a la multitud de precipicios que bordean esta peligrosa vereda; y en otros casos recuerdan fallecimientos ocurridos en enfermos en vías de traslación de San Nicolás a Agaete, por no existir médico en el primer pueblo y negarse a recorrer esta senda los del segundo.

(Luis G. Mariño. Ingeniero Jefe.
Memoria de la carretera de 3er. orden de Agaete a Mogán por San Nicolás. Trozo 2º.
31 de agosto de 1929)

«El sector occidental de Gran Canaria, es un espacio territorial tremendamente accidentado donde se alinean en dirección al mar, a modo de abanico, unas 10 cuencas hidrográficas separadas por elevaciones montañosas que llegan a superar los 1200 metros de altura y que alcanzan al litoral marino en forma de impresionantes acantilados. Ello es suficiente pues para comprender las razones del aislamiento secular a que ha estado sometida esta comarca y lo dificultoso que habrá podido ser el trazado de sus caminos primero y carreteras después para la comunicación de sus núcleos de población».

Del libro *Ingenierías históricas de La Aldea*, «Cap. XII. Infraestructura viaria y medios de comunicación terrestres históricos». Cabildo de Gran Canaria, 1994. pág. 309



ÍNDICE

1. BREVE REFERENCIA HISTÓRICA: pág. 5
2. UNA MIRADA AL RIESGO DE UN TRAZADO: pág. 7
3. ALGUNOS CASOS CÉLEBRES: pág. 10
4. ACCIDENTES DESPUÉS DEL VALLADO. pág. 14
5. RESUMEN Y OBITUARIO: pág. 15
6. FUENTES Y REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS: pág. 19

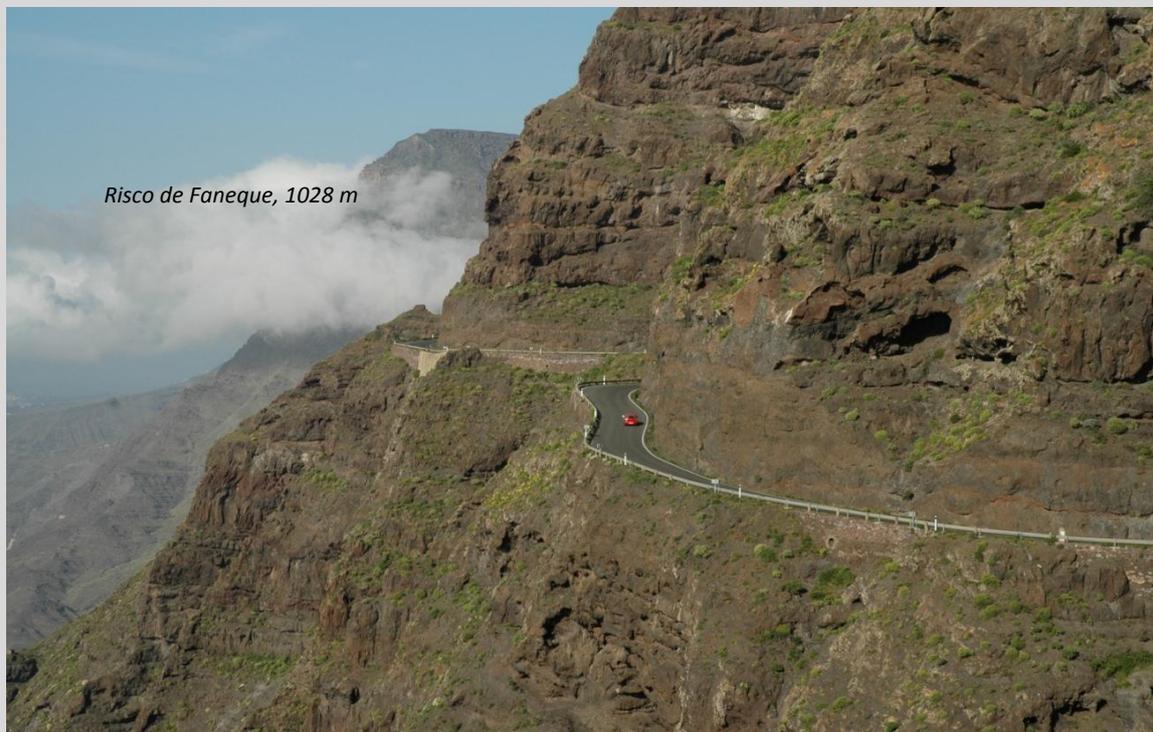
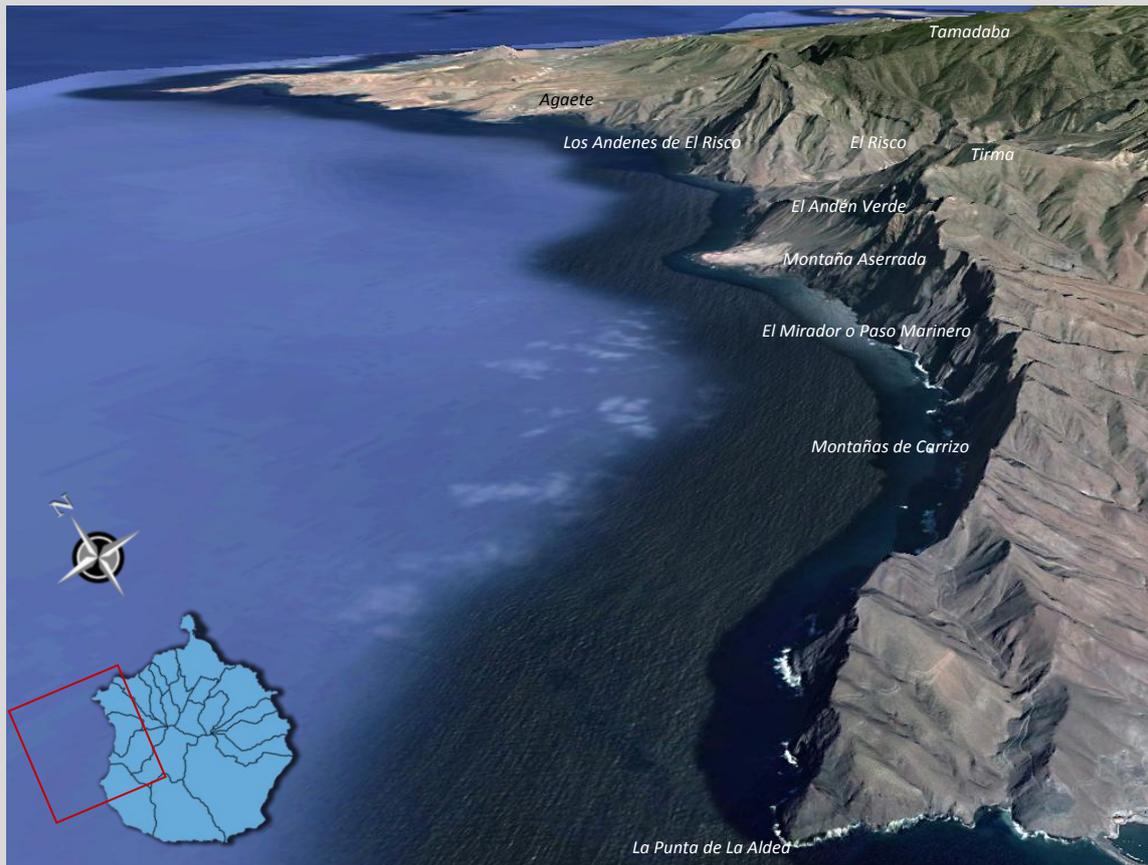
1. BREVE REFERENCIA HISTÓRICA

Esta carretera (antes *C-810* y hoy *GC 200*) que atraviesa los municipios de Agaete, Artenara y La Aldea, se construyó entre 1924 y 1954, en cuatro trozos independientes de presupuesto y ejecución, los que, a nivel del Estado fueron los más costosos. Para los medios técnicos y presupuestarios de la época no había otra alternativa que su trazado por la costa, casi siguiendo la línea del centenario *Camino Real*, excepto en el tramo de El Risco-La Aldea donde el *Camino Real* se alejaba de la costa pero con un excesivo zigzaguo y fuertes pendientes (ver mapa de la pág. 9), condicionantes no aptos para una carretera moderna. Y es que cualquier trazado tenía que salvar la dificultad orográfica de los dos macizos que llegan al mar: Faneque-Tamaba-Altavista y Tirma-Andén Verde-Punta de La Aldea. Sus cuatro proyectos fueron modélicos en la ingeniería de caminos de entonces pero estaban en función de los recursos presupuestarios que obligaban a plegar las vías, lo más posible, al terreno (para evitar túneles y obras de fábrica) y no alcanzar pendientes medias muy acusadas¹. Resultó una carretera de montaña, de 32 km, con pendientes medias entre el 4 y 7%, con algunas rampas del 10%; 700 alineaciones curvas de las que 300 con radios cortos, dos túneles y más de 350 obras de fábrica para salvar los cauces y con un campo visual extraordinario entre el *Parque Natural de Tamadaba* y una perspectiva marina de encanto.

Las guerras y sus crisis (1936-1945) impidieron que la vía se terminase adecuadamente y tuvo que abrirse en precario en 1939, con la consiguiente inseguridad hasta que, entre 1967 y 1970, se valló y asfaltó. Entonces, las condiciones técnicas de los vehículos, la precaución en el tráfico rodado no eran como ahora, por lo que hasta 1970, en 20 años, se dan 14 accidentes mortales y otros de gravedad, con un total de 24 muertos. Pero tras las citadas mejoras se reducen sensiblemente los accidentes y en 44 años sólo hay 10 muertos.

En el primer periodo, 1939-1970, casi todos los accidentes son por salida de la vía y despeñamiento —todos evitables si hubiera tenido valla protectora— ocasionados por sueño, imprudencias, velocidades que sobrepasaban los límites requeridos según las condiciones técnicas y seguridad vial de aquellos primeros vehículos; además de factores inherentes a la precariedad de una vía abierta en precario y sin terminar durante muchos años.

¹ La otra alternativa estudiada era doblemente costosa y larga pues había que, desde los 22 m de altitud de Agaete, subir a los 1400 m de Artenara-Tamadaba y, luego bajar luego a los 30 m del valle de La Aldea. Ver amplios detalles de estos proyectos en *Ingenierías históricas de La Aldea*, 2004, pag.319-338.



ABAJO: Acantilados de El Andén Verde (623 m a 753 m de altitud), por donde se trazó (1935-1939) el 1^{er} tramo del 4^o trozo de la carretera GC 200 (entre los 530-520 m de altitud en vertical sobre el mar). Al fondo el Risco de Faneque (1028 m de altitud), por donde avanzaba el antiguo *Camino Real* (entre los 180-185 m casi en vertical sobre el mar) cuya línea se siguió para el 2^o trozo de la carretera GC-200 (1934-1939). No así se hizo para los dos trozos de El Risco a La Aldea (1937-1954), al optar por abrir la vía por la costa, a pesar de la dificultad de El Andén Verde (donde los operarios trabajaron colgados), frente a los problemas mayores que se creaban con subir a Tirma siguiendo el *Camino Real*. Ver mapa pág. 9.

2. UNA MIRADA AL RIESGO DE UN TRAZADO DE VÍA DE MONTAÑA

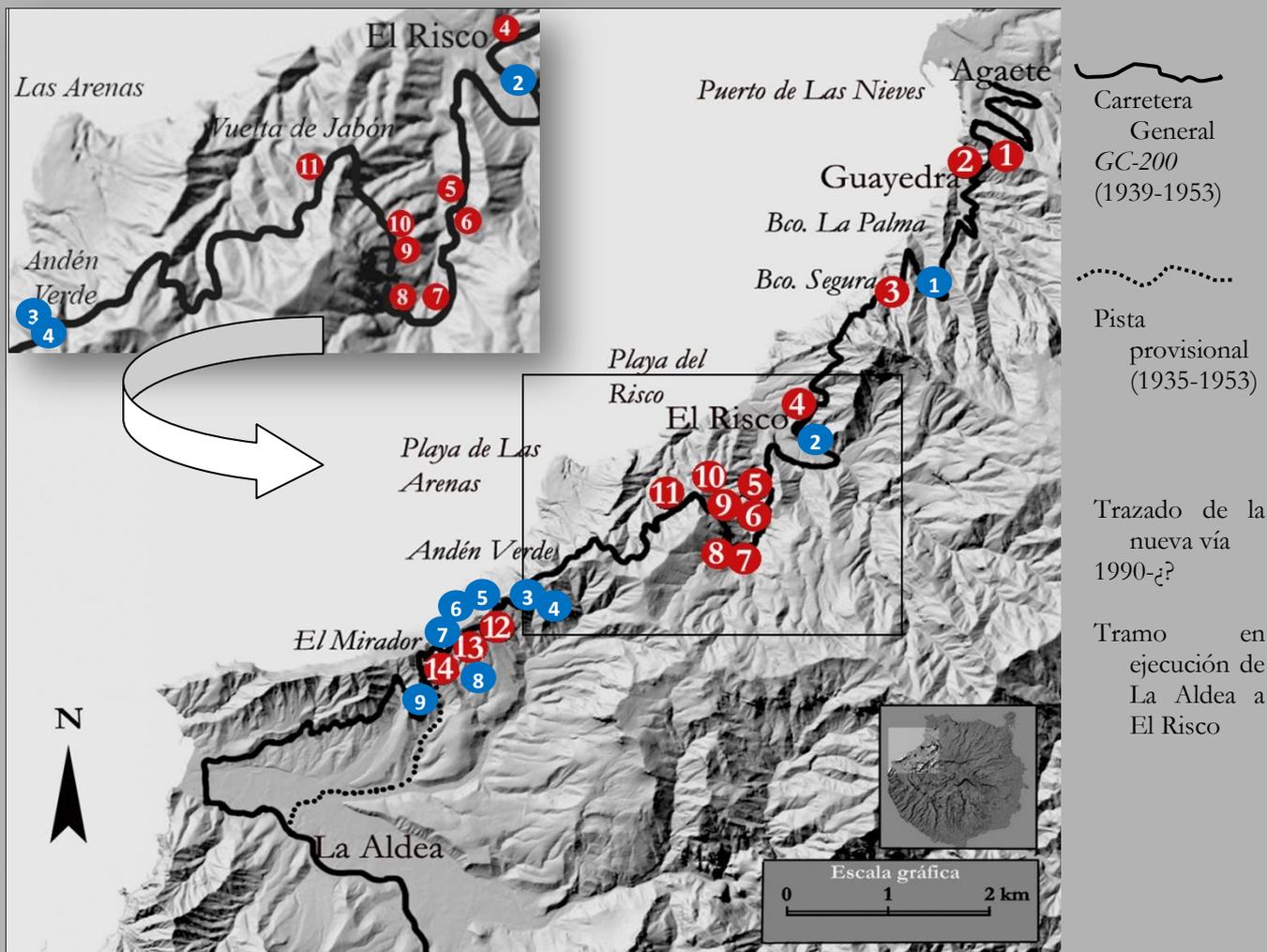
El antiguo *Camino Real* también tenía su peligro, tal como lo describía tanto el ingeniero redactor del proyecto de la carretera en 1929, que nos ha servido de entrada a este ensayo, y la viajera inglesa Olivia Stone (1887) que lo atravesó sobre yegua dejando curiosas anotaciones de la vía. Pero esta carretera, en precario y soportando un tráfico rodado en vehículos no tan seguros como los de ahora, entrañaba un mayor riesgo. En un primero momento (1939-1954) según se salía de La Aldea, barranco de Furel arriba por el barranco de La Arena hasta la degollada de El Mirador ya comenzaba el peligro, puesto que era un paso provisional y precario por una vía muy estrecha, de curvas con radios muy reducidos y pendientes superiores al 15%, conocida como *La Pista*. Algunos camiones no podían doblar sus curvas en un primer intento, con el agravante en las subidas y cargados al tener que dar marcha atrás lo que originó algún vuelco, cuando estos cruzaban antes los barrancos con agua que humedecían las zapatas de los frenos.

Tras llegar a la degollada de El Mirador se continua, en constante riesgo, hasta los temidos acantilados de El Andén Verde (en los que hasta 1986 no hubo ningún accidente), sigue la bajada al Risco (Agaete-Artenara), en la que se produce la mayor cantidad de vuelcos mortales para alcanzar el siguiente peligro en los acantilados de los Andenes del Risco (Agaete).

El trozo con mayor número de vuelcos y accidente es el tramo de La Cuesta de El Risco, entre los puntos kilométricos 14,8 y 17,4 (Guguíllo y Verdiseco) con diez sucesos que producen nueve muertes, seguido del comprendido entre los kilómetros 23,2 y 24 que, en solo ochocientos metros, con tres accidentes, también arroja la cifra de ocho muertos.

Las causas son variadas: al menos cinco fueron por exceso de velocidad, dos por roturas de la dirección, dos por sueño, uno por imprudente marcha atrás de noche y las restantes por determinar, casi todos evitables de haber tenido la carretera una valla protectora, lo que no se logra hasta 1970.

En unos y otros puntos los desprendimientos, a veces en forma de taludes, en tiempos de lluvias son constantes y tan voluminosos que siguen dejando cortada la carretera durante días. En cambio, fuera de los momentos de lluvias esta carretera es relativamente segura, si se circula con precaución, con un índice de accidentes mortales muy inferior a los de las autopistas actuales de Gran Canaria.



ACCIDENTES MORTALES: AÑO, NÚMERO DE ÓBITOS Y KILÓMETRO ACTUAL (GC-200)

● 1949-1969

- (1) Camión, 1968 (1 muerto), km 3,1
- (2) Camión, 1959 (1 m), km 3,4
- (3) Camión, 1952 (3 m), km 9
- (4) Furgón, 1965 (1 m), km 12,8
- (5) Turismo, 1969 (1 m), km 14,8
- (6) Motocicleta, 1967 (1 m), km 15 *
- (7) Camión, ¿1950-1960? (1 m), km 16,
- (8) Camión, 1964 (2 m) km 16,3
- (9) Turismo 1968 (1 m) km 17
- (10) Turismo ¿1969? (2 m) km 17
- (11) Turismo 1964 (1 m) km 18
- (12) Turismo, 1970 (1m) km 22,6
- (13) Camión 1962 (2 m) km 23,8
- (14) Camión, 1949 (5 m) km 24

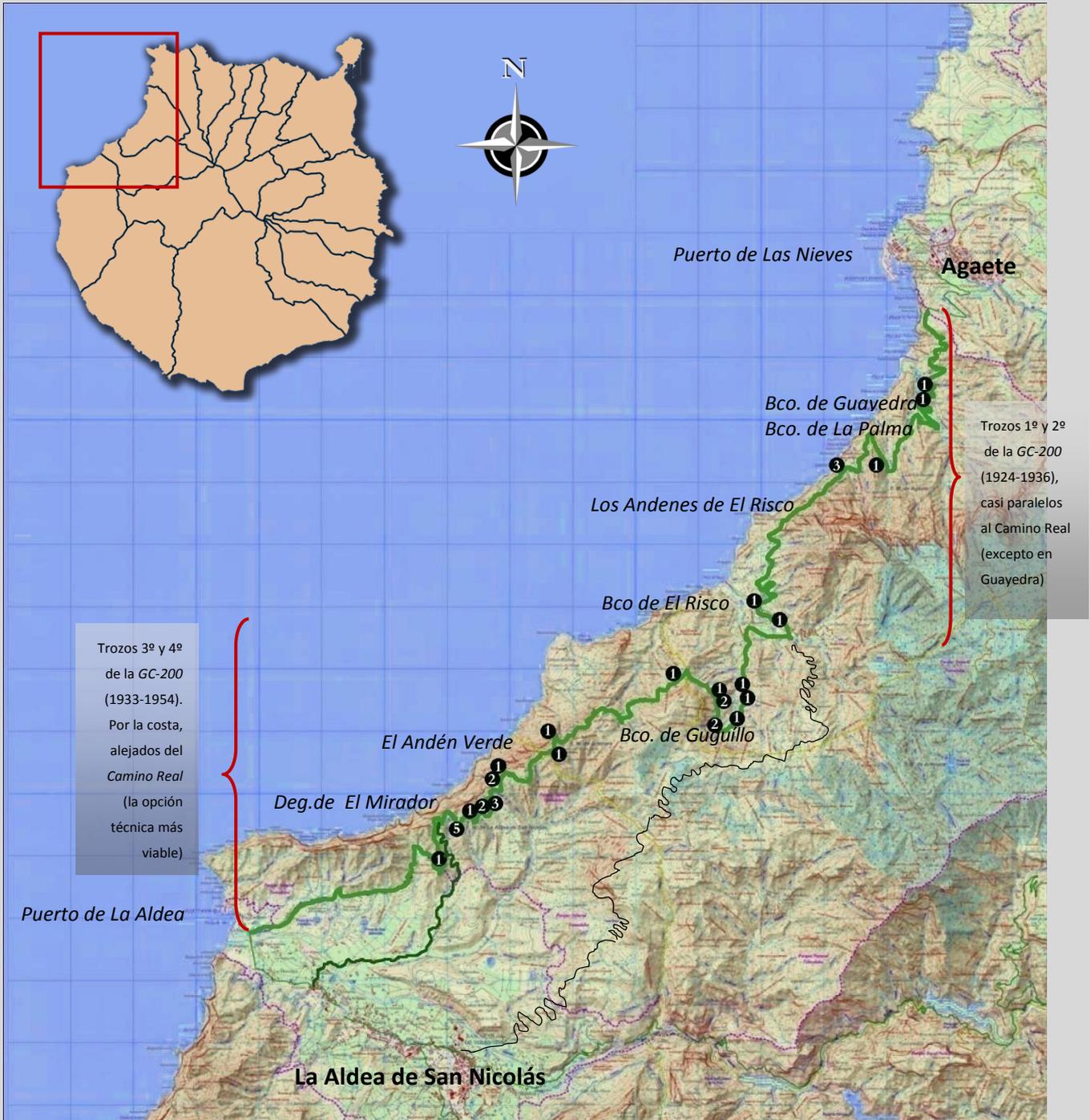
Los accidentes son por salida y vuelco del vehículo precipicio, excepto un choque contra el risco de motocicleta (el n° 6 *).

● 1970-2014

- (1) Motocicleta, 2014 (1 muerto), km 7,6
- (2) Motocicleta, 2007 (1 m), km 13,3
- (3) Todoterreno (1989), km 21
- (4) Derrumbe de acantilado, 2010 (1m), km 21,1 *
- (5) Turismo, 1986, km 22,3
- (8) Motocicleta, (1m), 1991 km 23,83 *
- (6) Turismo, 1987, (1 m), km 22,3
- (7) Turismo, 1986, (2 m), 22,3
- (9) Turismo, 1996, (1m), km 25,5

Nº de muertos antes de 1970: **23**
 Nº de muertos entre 1970 y 2014: **10**
 Nº de muertos entre 1939 y 2014: **33**

* Guardias civiles de tráfico muertos en servicio
 Los accidentes son por salida del vehículo al precipicio, choque de motocicleta contra el risco y desprendimiento de risco



Justificación del trazado de la carretera GC 200 (1929-1934) alejada del Camino Real, entre el Risco y La Aldea. Y localización de puntos negros como accidentes mortales, en la carretera de Agaete-La Aldea, entre 1949 y 2014. Mapa IDECAN



Tramo del antiguo Camino Real del Norte entre El Risco y La Aldea (vemos que se aleja del trazado de la carretera GC-200; justificado por los ingenieros de entonces con que había que ascender 200 m más de desnivel y bajar luego en pendientes acusadas a La Aldea).



Vía GC 200. Construida entre 1924 y 1954



Pista de acceso provisional de La Aldea a El Mirador (1935-1954)



Accidentes con número de muertos (1 a 5), 33 en total.

3. ALGUNOS CASOS CÉLEBRES

El primer accidente mortal se produce el 3 de julio de 1949, dando al valle de La Aldea, con el aparatoso vuelco en una curva, sobre el barranco de La Arena, de un camión propiedad de los Ramos Sánchez cargado de personas, con un balance de una decena de heridos y cinco muertos de una misma familia de pescadores, que estudiamos más adelante. Por entonces esta vía, aún en condiciones muy precarias, sin acabar sus obras, comenzaba a transitarse con frecuencia, sobre todo por camiones repletos de ceretos con tomates, en el nuevo contexto económico originado por la vuelta a las exportaciones canarias de fruta a Europa y, con ello, va a ser escenario de más sucesos de luto (ver imagen de la pág. 11).

La siguiente tragedia se produce cuando, el 22 de octubre de 1952, se volcó el camión de José Galván, vecino de Agaete, en los Andenes de El Risco, punto conocido como la *Vuelta del barranquillo de Segura*, que volteó por el acantilado hasta llegar al mar, dejando por el camino tres muertos y dos heridos de dicho pueblo. Ambos accidentes de 1949 y 1952 tuvieron cobertura periodística (ver imagen de la página 12).

Después de estos dos primeros accidentes, que causaron una gran perturbación popular, viene un período de siete años sin ningún siniestro, a pesar de que la carretera permanecía en un estado de completo abandono, sin mejora alguna. La Pista de acceso a El Mirador deja de funcionar cuando se construye entre 1954-1955 el tramo de este punto a la Playa de La Aldea, que para sortear los interfluvios o lomos de la cordillera de Carrizo la carretera se pliega al terreno y adquiere una forma de constantes zigzagueos.

El siguiente caso se da la noche del 7 de febrero de 1959 al volcar en Guayedra el camión de Francisco Rodríguez Almeida, empresario aldeano conocido por *Panchón*. En este accidente murió el chófer Julio González del Toro, de 32 años, y arrojó dos heridos muy graves (el propietario y su hija). Este vehículo, marca inglesa *Leyland*, GC 8538, de 4 toneladas, iba con destino al Puerto de La Luz completamente cargado de ceretos de tomates, llevando además en la carrocería al cargador, Juan Valencia. Había partido del almacén, en Los Espinos, alrededor de las 9 de la noche, momento en que el chófer había expresado estar extenuado por los viajes realizados aquel mismo día al citado muelle. El camión llega a Guayedra cerca de las 11 de la noche y, en el sinuoso ascenso hasta el Lomo del Manco, el sueño venció al chófer en una

de las curvas más cerradas, en el punto kilométrico 3,4; lo que provocó la salida del camión de la carretera y sucesivos vuelcos hasta llegar al fondo de un barranquillo. El cargador se percató a tiempo del vuelco, saltó a la carretera y, después de comprobar el estado de los heridos, se trasladó a Agaete en busca de auxilio (ver imagen de la pág. 12).

Otro accidente que también originó un gran impacto en la sociedad local, tuvo lugar cerca del punto del trágico vuelco de 1949, pero por causas ajenas a la conducción. La tarde del domingo 27 de mayo de 1962, el camión marca *Austin*, GC 17606, de Justo Ramos Sánchez, conducido por su hijo Pedro, circulaba por la carretera de Agaete-La Aldea en dirección a este pueblo, entre Montaña Aserrada y El Mirador. En la cabina viajaban su hermana, Araceli Ramos Cabrera, y su novia, Gabriela García González, ambas de 17 años de edad. En parada momentánea en el kilómetro 23,7, el chófer se bajó del camión y luego, al parecer, las dos jóvenes manipularon los mandos poniendo el vehículo en marcha. Asustadas, no pudieron controlarlo y se precipitaron al vacío. Ambas jóvenes murieron al instante.

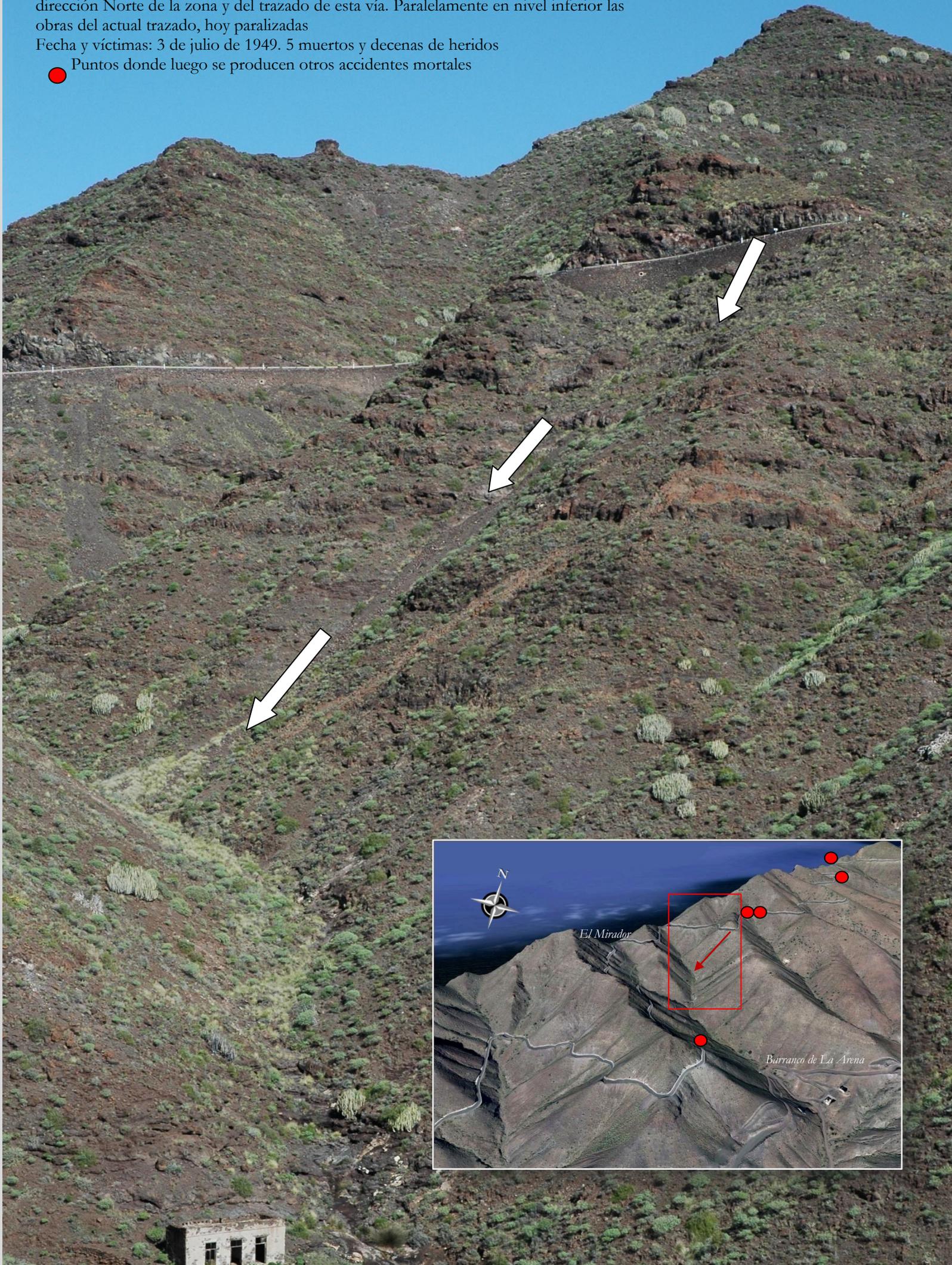
Luego ocurren más vuelcos como el de Indalecio Quintana llegando al Risco (kilómetro 12,8), desde Agaete, que no pudo resolver una curva de radio corto y en bajada; el del camión de Armando Romero, en el barranquillo de Guguy, dirección El Risco, el 10 de febrero de 1964 (kilómetro 16,3), por rotura de la dirección, que volcó unos sesenta metros con dos muertes; un simple descuido le costó la vida a Alberto Álamo Hernández, el 13 de abril de 1968, al dar marcha atrás de noche para socorrer a un chófer con avería de su vehículo estacionado (kilómetro 17), y se desvió hacia el precipicio, con aparatoso vuelco; como otro, poco después, en el mismo punto, de un vehículo con dos personas, un matrimonio mayor de Santa Brígida, que murió en el acto. La lista se alarga con otros casos más como vemos en el mapa adjunto y en el obituario final, donde el mayor número de accidentes se producen en la década de 1960, por aumento del tráfico rodado y mantenimiento de la vía aún sin asfaltar ni vallar. En torno a 1967-1968 se producen una decena de muertos

Otro capítulo de la peligrosidad de esta vía es el de los desprendimientos tras las lluvias, por el tránsito de ganado y fuertes vientos. Pero unos y otros casos no causaron muertes en esta primera etapa histórica que estudiamos aunque sí lesiones graves y muchos sustos.

Imagen de localización del primer y más grave accidente de tráfico en la carretera de La Aldea-Agaete. En el cuadro inferior imagen de GRAFCAN de perspectiva virtual, dirección Norte de la zona y del trazado de esta vía. Paralelamente en nivel inferior las obras del actual trazado, hoy paralizadas

Fecha y víctimas: 3 de julio de 1949. 5 muertos y decenas de heridos

● Puntos donde luego se producen otros accidentes mortales





Arriba localización del segundo accidente mortal de esta carretera, ocurrido en 1952 por caída al vacío de un camión que dejó 3 muertos y heridos

Abajo localización de los dos accidentes mortales en el valle de Guayedra, en 1959 y 1968.

Perspectivas virtuales de infografías de GRAFCAN

Arriba y abajo:  Trazado del *Camino Real* y su atajo por los Andenes de Guayedra

4. ACCIDENTES DESPUÉS DE LA VALLA PROTECTORA (1970-2014)

El primer tramo de valla se construye a finales de los años sesenta en el tramo de El Andén Verde, al tiempo que toda la carretera comienza a asfaltarse por trozos. Luego se traza el resto del vallado. Esto atenúa sensiblemente los accidentes por salidas de la vía y vuelcos. Aún así se contabilizan más accidentes pero de naturaleza diferente algunas inexplicables. Lo cierto es que mueren en este tiempo un total aproximado de 10 personas de la siguiente forma:

* Seis muertos por cinco salidas de la carretera llevándose o no la valla por delante, algunos vehículos salen y vuelcan por zonas donde no hay valla (2 en el Mirador, 3 en El Andén Verde y 1 por el Barranco de La Palma).

* Tres muertos en motocicleta por choque contra el risco o contra la valla, el último recientemente (octubre de 2014); los otros dos en El Risco, uno de los cuales afectó a una pareja en luna de miel que venía de La Aldea, en los años sesenta y se fue contra el risco antes de entrar en el segundo túnel falleciendo en el acto la mujer que iba detrás, en tiempo en que no se exigía el casco.

* Un muerto por un desprendimiento gigantesco en El Andén Verde, un guardia civil de tráfico que acudió al lugar por un primer desprendimiento (otro agente en servicio había fallecido unos 20 años atrás por choque frontal contra un camión cargado de tomates).

No obstante ha habido a lo largo de estos 75 años mucha suerte para los usuarios de la carretera puesto han sido constantes, en tiempos de lluvias los desprendimientos; más aún cabe el que los acantilados de El Andén Verde y Los Andenes del Risco son espacios sometidos al riesgo de los derrumbes por gravedad tanto por circunstancias inherentes a los efectos del agua y viento como por el de las fallas naturales extremo este que se puede apreciar en desplome gigantesco del acantilado, a modo de falla local que se sitúa a la entrada del Acantilado poco más allá de La Cruz del Tabaibal, en el Morro de Cho Federico (km 10,660, GC-200)².

Al atravesar la vía por un espacio natural protegido y disponer de extraordinarias perspectivas está previsto conservarla para uso turístico una vez construida la nueva carretera.

² La existencia, en este sector de Gran Canaria, de dos megacantilados junto al mar y el dibujo en arco de la costa entre La Punta de La Aldea y Agaete, son indicadores de un probable antiguo desplome de la isla en su primera etapa de formación geológica, hipótesis en estudio por los geólogos.

5. RESUMEN Y OBITUARIO

PRIMERA ETAPA (1949-1970): 23 MUERTES, EN 21 AÑOS

1º.- Tarde de 3 de julio de 1949. Kilómetro 24 GC200, dirección a La Aldea.

Un camión de La Aldea propiedad de la familia Ramos Sánchez (*Austin*, GC7291) cargado de personas en cabina y carrocería se sale de una curva, cae al precipicio del Barranco de La Arena, cerca de El Mirador, banda de La Aldea [desnivel de la caída: 100-120 m, recorrido: 150 m aprox.]. Cinco muertos y decenas de heridos.

Causas: imprecisas.

- 1.- (†) Carmen Suárez Martín, 36 años, embarazada de seis meses (no se pudo salvar el niño por la tardanza en el auxilio y lejanía del hospital)
- 2.- (†) Pino Martín Suárez, 8 años
- 3.- (†) Pedro Martín García, 36 años
- 4.- (†) Águeda Martín Suárez, 18 años
- 5.- (†) Juan Martín Arbelo, 8 años

[*La Falange*, 05-VII-1949: p. 6. *La Provincia*, 04-VII-1949: p. 3]

2º.- Noche de 22 de octubre de 1952. Kilómetro 9, dirección a El Risco. Un camión de Agaete, propiedad de José Galván Torrent (GC 4672) se sale de una curva y cae por el acantilado [desnivel de la caída: 160 m, recorrido 10 en terraplén y 150 m en vertical al mar, aprox.], en Los Andenes del Risco. Tres muertos y varios heridos que fueron despedidos antes de la caída libre. Causas: rotura de la dirección.

- 6.- (†) Domingo Apolonio Sosa del Rosario, chófer
- 7.- (†) (hno. del anterior) Sosa del Rosario, 26 años
- 8.- (†) Rodolfo Martín del Rosario

[*La Falange*, 24-X-1952: p.7]

3º.- Noche de 7 de febrero de 1959. Kilómetro 9 dirección, Guayedra a Agaete.

Un camión de La Aldea propiedad de Francisco Rodríguez Almeida (*Panchón*) (*Leyland*, GC 8538) cargado de ceretos con tomates se sale en una curva y voltea ladera abajo [desnivel de caída unos 40 m y recorrido 60-70 m aprox.]. Un muerto y dos heridos muy graves. Causa: sueño del conductor por sobre trabajo de la zafra tomatera.

9. (†) Julio González del Toro, 32 años. Chófer.

4º.- Sin precisar fecha entre 1955 y 1960. Kilómetro 16, dirección La Aldea, en la Cuesta del Risco. Al parecer, a un camión parado por avería se le salta el freno retrocede y atropella a su conductor que se hallaba fuera del mismo solucionando una avería.

10. (†) Pendiente de localización nombre

5.- Tarde del domingo 27 de junio de 1962. Kilómetro 23,8. Dirección en bajada de El Andén Verde a La Aldea. Un camión de La Aldea propiedad de Justo Ramos Sánchez (*Austin* GC 17606) parado momentáneamente pero con motor en marcha, con dos jóvenes dentro de la cabina, se va cuesta abajo sin que le dé tiempo al chófer subirse al mismo, y se sale de vía al precipicio [desnivel de la caída: 40 m, recorrido: 60m aprox.]. Dos muertes. Causa: ¿freno de mano?

11. (†) Gabriela García González, 17 años
12. (†) Araceli Ramos Cabrera, 17 años

[*Diario de Las Palmas*, lunes 28-V-1962, p. 14]

6.- **Noche lluviosa del sábado 8 de enero de 1964. Kilómetro 16,3. Dirección La Aldea-Agaete, en bajada de La Cuesta del Risco.** Un camión de La Aldea propiedad de la empresa Armando Romero (GC 8184) cargado de aparceros se sale en la curva que da al barranco de Guguíllo [desnivel de la caída: 15 m, recorrido: 17 m aprox.]. Muere madre e hija pequeña y heridos varios. Causas: Fallo de dirección (había salido del taller unos días antes).

13. (†) Modesta García García, 24 años (embarazada)
14. (†) Niña sin nombre aún localizado

[*Hoja del Lunes*, 10-II-1964: p. 2. *Diario de Las Palmas*, 10-II-1964: p. 6]

7. **Mañana del domingo 27 de diciembre de 1964. Kilómetro 18. Subida Cuesta del Risco tras doblar la Vuelta de Jabón.** En un tramo recto, se sale de la carretera un turismo de alquiler sin chófer (GC 28076) y cae al precipicio [desnivel de la caída: 120 m, recorrido: 140 m aprox.]. Un muerto y dos heridos muy graves. Causas: desconocidas (posible distracción del conductor).

15. (†) José Jorge Valentín Méndez, 19 años

[*Diario de Las Palmas*, 28-XII-1964]

8.- **Tarde del 20 de junio de 1965. Kilómetro 12,8. Bajada hacia El Risco.** Un furgón se sale en una curva peligrosa (hoy con doble vallado) [desnivel de la caída: 17-20 m, recorrido: 35-40 m aprox.]. Un muerto. Causas: imprecisas. Víctimas:

16. (†) Indalecio Quintana Martín, 37 años. Chófer.

9.- **Año ¿1967-1968? Kilómetro 15. Descenso Cuesta del Risco antes del Segundo Túnel dirección La Aldea-Agaete.** Una pareja sobre moto (en luna de miel) colisiona contra el risco antes de entrar en el segundo túnel. Muere la mujer. Causas: imprecisas.

17. Sin localizar aún el nombre de la fallecida

10.- **Noche del 13 de abril de 1968. Kilómetro 17. Cuesta del Risco. Dirección La Aldea-Agaete. Bajada antes del Primer Túnel.** Un turismo propiedad de Alberto Álamo, de Guía, cae a un vacío de vértigo. Muere su único ocupante. Causas: dar marcha atrás para auxiliar a un turismo averiado sin calcular el precipicio a su izquierda. [desnivel de la caída: 100 m, recorrido: 250 m aprox.]

18. (†) Alberto Álamo Hernández, 53 años. Chófer

[*Diario de Las Palmas*, 15-IV-1968: p. 14]

11.- **Tarde del 2 de mayo de 1968. Kilómetro 3,1. Bajada hacia Guayedra desde Agaete.** Un camión de la empresa Rodríguez Quintana (*Seddon*, GC 7950) con cuba se sale de la carretera y cae a la salida de una curva en vertical al barranco [desnivel de la caída: 25 m, recorrido: 25 m aprox.]. Muerto el chófer, único ocupante. Causas: imprecisas.

19. (†) Isidoro Ramos Ojeda, 28 años. Chófer

[*Diario de Las Palmas*, 03-V-1968: p. 7]

12.- **Nochevieja. 31 de diciembre de 1969. Kilómetro 14,8. Subida de la Cuesta del Risco antes del túnel, dirección La Aldea.** Un turismo de Juan Antonio Hernández Ramos (*Austin*, GC 52800) se sale en una curva y cae por un terraplén de poco desnivel [20 m]. Un muerto y tres heridos, dos graves. Causa: posible deslizamiento por la arenilla del recién asfaltado.

20. (†) Pedro Ojeda Ramos, 24 años.

[*El Eco de Canarias*, 02-I-1970: p. 24]

13.- **¿1969? Fecha por localizar. Kilómetro 17. Cuesta del Risco. Bajada antes del Primer Túnel.** Un turismo con dos personas mayores se sale de la carretera y cae al vacío [desnivel de la caída: 100-120 m, recorrido: 250 m aprox.]. Los dos muertos son encontrados a la mañana siguiente.

21. (†) Persona mayor sin determinar nombre

22. (†) Esposa del anterior

14.- **Tarde del seis de enero de 1970. Kilómetro 22,6. Subida desde La Aldea hacia El Andén Verde.** Un turismo de El Risco de Agaete, propiedad de Justo Suárez Martín (GC 28379) se sale en una recta y cae al precipicio [Desnivel de la caída: 60 m, recorrido: 100 m aprox.]. Un muerto y dos heridos graves. Causas: imprecisas.

23. (†) Justo Suárez Martín, 28 años. Chófer [Natural de El Risco, había prestado auxiliado una semana antes al accidente nº 12]

[*El Eco de Canarias*, 07-I-1970: p. 24]

ETAPA MÁS RECIENTE (1970-2014): 10 MUERTES EN 44 AÑOS

15.- **Madrugada de 16 de diciembre de 1985. Kilómetro 22,3. Degollada anterior a La Montaña Aserrada (o Cerrada), dirección La Aldea-Agaete.** Salida de la carretera de un turismo propiedad de José del Pino presidente de COAGRSAN (*Morris*, GC 7739 M) y caída al vacío del acantilado [desnivel: 200-250 m, recorrido 250-270 aprox.]. Dos muertos. Causas: desconocidas. Trozo sin valla.

23.- (†). José del Pino Bautista. 54 años. Chófer

24.- (†). María José González Suárez. 19 años

[*La Provincia* 17-XII-1985: pp. 1 y 54. *Canarias* 7, 17-XII-1985: pp. 1 y 45. *Diario de Las Palmas*, 17-XII-1985: pp. 1 y 51]

16. **Mediodía de 13 de diciembre de 1986. Kilómetro 21.3. Andén Verde. Dirección La Aldea.** Salida de la vía del turismo propiedad de Julián Carballo Guardia gerente de COALDEA (*Opel Rekord*, GC 2989 X) por hueco de obras sin vallas y caída por el acantilado [desnivel 200-250 m, recorrido 250-300 aprox.]. Causas: desconocidas. Trozo en obras y sin vallar.

25. Julián Carballo Guardia. 31 años

[*La Provincia*, 14-XI-1986: p. 1 y 47
Canarias 7, 14-XI-1986: p. 47]

17.- **7 de junio de 1987. Kilómetro 22,3. Kilómetro 22,3. Degollada anterior**

a **La Montaña Aserrada**, dirección La Aldea-Agaete. Salida de la carretera del turismo propiedad de Santiago Llarena y caída al vacío del acantilado (200-300 m). Muerto su único ocupante [desnivel: 200-250 m, recorrido 250-270 aprox.]. Causas: desconocidas. Trozo sin valla.

26. (†) Santiago Llarena García, 23 años. Chófer

[*Canarias 7*, 08-VI-1987: p. 77. *Diario de Las Palmas*, 08-VI-1987: pp.1 y 17.

La Provincia, 09-VI-1987: p. 47.]

18.- **Mañana del 5 de marzo de 1989. Kilómetro 21. El Andén Verde.** Dirección La Aldea a Agaete. Salida de la vía, de un todo terreno propiedad de Antonio Luis Santana (*Nissan Patrol*, GC 2114 P) y caída en vertical por el acantilado [desnivel 200-250 m, recorrido 250-300 aprox.]. Muerto en el acto su único ocupante. Causas: desconocidas (el vallado aún era de madera).

27. (†) Antonio Santana Muñoz, 27 años. Chófer

[*Canarias 7*, 06-III-1989: p. 42. *Diario de Las Palmas*, 06-III-1989: p. 63.

19.- **Tarde del 4 de febrero de 1991. Kilómetro 23,83. Bajada de El Andén Verde hacia La Aldea.** Colisión frontal de una pareja de motoristas de la Guardia Civil de Tráfico contra un camión de COAGRISAN que subía hacia El Andén Verde. Un muerto y un herido leve. Causas: desconocidas.

28. (†) José González Alcalde, 34 años

[*La Provincia*, 05-II-1991: p. 54.

20.- **4 de diciembre de 1996. Kilómetro 25,5. Morro de La Abejera. Bajada de El Mirador a La Aldea.** Choque contra el risco en una curva para evitar un vehículo en sentido contrario. Dos heridos graves, uno fallece poco después (26 dic.)

29. (†) Bartolomé García Martínez, 74 años (fallece el 26 de dic.)

21. **17 de diciembre de 2007. Kilómetro 13.3 aprox. Recta de La Escuela a El Risco.** Accidente de motorista. Colisión contra la valla. Un muerto en el acto.

30. (†) (Pendiente identificación), 36 años

22. **18 de diciembre de 2010. Kilómetro 21,1. Andén Verde.** Un alud mata en el acto a un guardia civil de tráfico en servicio tras otro desprendimiento anterior.

31. (†) Francisco del Rosario Llarena, 50 años

[*Canarias 7*, 19-XII-2010: pp. 1, 2, 3 y 18

La Provincia- Diario de Las Palmas, 19-XII-2010: pp. 1, 8, 10, 13 y 63.

23. **5 de octubre de 2014. Kilómetro 7,6. Barranco de La Palma.** Motorista colisiona contra el risco. Muerto en el acto.

32. (†) José Félix García Martín, 45 años

[*Infonortedigital*, 05-X-2014]

6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS Y PERIODÍSTICAS

STONE, Olivia [1887] (1995): *Tenerife y sus seis satélites. Tomo II*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria pp. 72-75.

SUAREZ MORENO, Francisco: *Ingenierías históricas de La Aldea*. Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria. 1994.

SUÁREZ MORENO, Francisco: *Accidentes, riesgos laborales y conmociones en la sociedad tradicional. La Aldea (1801-1970)*. Anroart. Las Palmas de Gran Canaria. 2010.

Diario de Las Palmas

10-II-1964: p. 6

28-XII-1964: 6

15-IV-1968: p. 14

03-V-1968: p. 7

17-XII-1985: pp. 1 y 51

08-VI-1987: pp.1 y 17

06-III-1989: p. 63

La Provincia

04-VII-1949: p. 3

17-XII-1985: pp. 1 y 54

14-XI-1986: p. 1 y 47

09-VI-1987: p. 47

05-II-1991: p. 54

19-XII-2010: pp. 1, 8, 10, 13 y 63

La Falange

05-VII-1949: p. 6

24-X-1952: p. 7

Hoja del Lunes

10-II-1964: p. 2.

El Eco de Canarias

02-I-1970: p. 24

07-I-1970: p. 24

Canarias 7

17-XII-1985: pp. 1 y 45

14-XI-1986: p. 47

08-VI-1987: p. 77

06-III-1989: p. 42

19-XII-2010: pp. 1, 2, 3 y 18



Asociación "Foro EL ROQUE ALDEANO"
Correo-e: forogabineteprensa@gmail.com
Reg. Asoc. Canarias nº G1/S1/14.165-07/GC.
C.I.F.: G 35 928 589