

**EL TERRITORIO Y LOS CAMINOS EN GRAN CANARIA**

**CLAUDIO MORENO MEDINA  
ANTONIO SANTANA SANTANA**

## INTRODUCCIÓN

La insularidad ha sido el factor clave para la configuración de la red de comunicaciones terrestres de Gran Canaria en un doble sentido. Primero, como un espacio concreto y limitado, donde los caminos tienen su principio y fin, y en segundo lugar, como un espacio distanciado de otras áreas económicas, lo que determina, en cierta manera, una dependencia exterior que favoreció el tráfico de mercancías por vía marítima. Este hecho ha marcado considerablemente el desarrollo de la red, ya que las comunicaciones internas, que no eran vitales para el sistema económico que se impone, estaban condenadas al olvido, agudizando las contradicciones que el sistema económico canario impuesto arrastró desde la Conquista hasta el siglo XIX.

## FACTORES CONDICIONANTES DE LA RED DE CAMINOS

La influencia del medio físico es bastante perceptible, y en un principio determinante —etapa prehistórica—, aunque después de la Conquista castellana (1483), la propia dinámica del modelo de ocupación histórica del territorio se une en importancia en la influencia ejercida por el medio físico en la configuración de la red. Son sumamente relevantes cuatro aspectos: el ya mencionado hecho insular, el elevado gradiente altitudinal que posee la isla, el sistema de barrancos e interfluvios y las fuertes pendientes. La estructura cupuliforme insular, determina la aparición de una profunda red principal de drenaje de disposición radial. Se define, por tanto, un territorio muy compartimentado,

de fuertes contrastes y de una gran diversidad de formas. La agreste orografía hace que en cuanto a las comunicaciones, por una parte, se dificulte la circulación transversal y, por otra, se favorezca la longitudinal. La disposición radial de las cuencas hidrográficas, que históricamente fueron unidades naturales de ocupación, favorece la penetración costacumbre, canalizando el poblamiento por la red de drenaje y, por otra, permite la comunicación entre cuencas vecinas a través de los llanos costeros y las degolladas interiores. Mientras, en el interior de las cuencas, que funcionan como islas autosuficientes inmersas en un entorno casi despoblado y mal comunicado, se configura una red local de caminos al servicio de la agricultura. Por los interfluvios que bordean las cuencas se establece la red de caminos de largo recorrido, uniendo también la costa y la cumbre, y conecta con el interior del barranco a través de caminos transversales. Se dibuja, por tanto, un esquema radial en el que las cumbres funcionan como gran encrucijada, con grandes espacios vacíos y cuencas con comunicaciones interiores muy desarrolladas.

Por último, la vocación externa del sistema económico hace que en la línea de costa surjan numerosos puertos, fondeaderos y surgideros. En definitiva, la morfología de la red estuvo fuertemente ligada a esos condicionantes físicos, debido fundamentalmente a que a lo largo del tiempo tanto la economía como la técnica no encontraron un grado de desarrollo tal que provocara o incentivara una actuación sobre el medio, en beneficio de la mejora de los caminos.

La localización de los diferentes recursos constituye otro factor esencial y estructurador de la red de comunicaciones. Los recursos agrícolas más abundantes se localizan preferentemente en los sectores costeros asociados a las vegas agrícolas, mientras que los recursos medios se asocian a las áreas de medianía y los recursos bajos a las zonas cumbreiras. Ello determina que en los sectores costeros donde se desarrollan las vegas, la malla de caminos se densifique mientras que en el interior y cumbres las vías sean menores y de escasa importancia.

La población es otra pieza vital para el análisis de la red de caminos. Debemos tener en cuenta que la evolución y distribución poblacional, así como los patrones de asentamiento, su jerarquía y clases, determinan las líneas de comunicación entre entidades, la accesibilidad y los diferentes flujos de personas y mercancías. El desarrollo de las comunicaciones terrestres está, por tanto, asociado a las áreas más pobladas. Por esto, secularmente el sector del nordeste de la isla ha estado mejor comunicado que el resto que ha permanecido casi incomunicado.

## EVOLUCIÓN DE LA RED DE CAMINOS

La historia caminera grancanaria comienza sin duda con los caminos prehispánicos. La cuenca hidrográfica se convierte en la unidad territorial natural capaz de proporcionar los recursos y espacio necesarios para el desarrollo de las entidades poblacionales y, al mismo tiempo, permitir las comunicaciones costa-costa y costa-cumbre a través de los cauces de los barrancos, consiguiendo de esta manera mantener un sistema basado en la autosuficiencia agrícola, ganadera y recolectora. De acuerdo con ello, la red aborígen se dibuja como un esquema de comunicaciones cerrado, basado en la dominancia de los dos asentamientos principales, Gáldar y Telde, que cuentan tanto en la propia costa como en el interior diversos núcleos secundarios que les facilitan la comunicación con aquellas zonas dotadas de recursos en los que ellos son deficitarios.

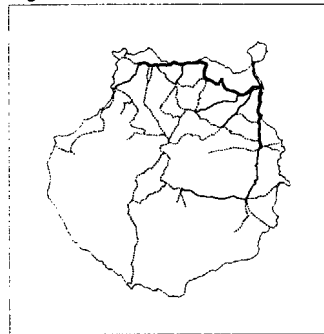
La sociedad prehispánica, según su modelo productivo, la distribución de los asentamientos y la carga poblacional que sustentaba, debió tener un entramado de comunicaciones que abarcaba casi toda la isla, adaptándose fundamentalmente a las rutas naturales de acceso desde la costa al interior. El estado de los caminos debió ser muy primitivo, sin apenas intervenciones, y adaptado al paso humano y del ganado: es decir, veredas estrechas y serpenteantes. Sin embargo, tras la Conquista castellana se producen cambios fundamentales en la organización territorial de la isla. La red de comunicaciones terrestres no es ajena a estas transformaciones y, aunque muchos de los caminos son reutilizados, se abren numerosos senderos y cambian sustancialmente tanto la morfología como la funcionalidad de la red que se adapta a un nuevo sistema de explotación territorial, propio, ahora, de una sociedad preindustrial, basado en el cultivo, transformación y exportación del azúcar, en el que las vegas y los barrancos en «V» se convierten en zonas de cultivo y asentamiento preferentes.

### LA RED BÁSICA INICIAL

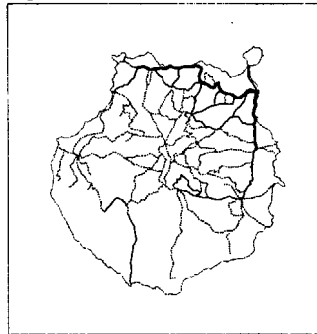
Las necesidades que genera la floreciente economía del azúcar tienen su reflejo inmediato en la red de caminos. La introducción de una nueva cultura tecnológicamente superior modifica de signo la intervención en el medio, transformándolo directamente. A las nuevas herramientas se suman los nuevos medios de transporte (animales de carga o tiro y carretas). Los

## Evolución de la red de caminos y asentamientos de Gran Canaria

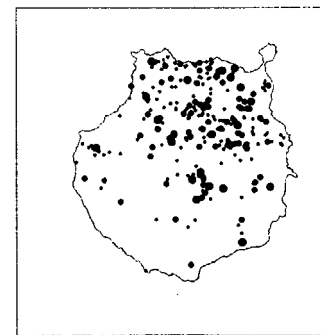
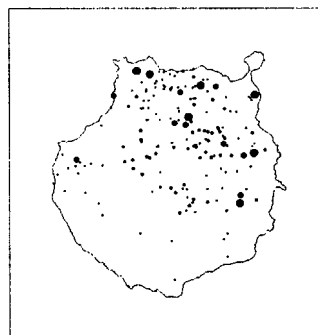
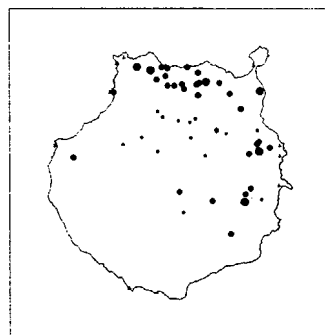
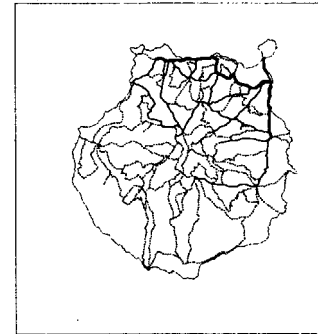
*Siglo XVI*



*Siglo XVIII*



*Siglo XIX*



trazados existentes con anterioridad se reutilizan y se modifican en función de las nuevas exigencias, aunque otras muchas vías son abiertas.

El esquema de comunicaciones bipolar de la etapa anterior se transforma en uno con un foco de importancia único —Las Palmas, centro político y administrativo— del que parten los caminos principales. Éstos conforman los dos caminos reales, uno que enlaza por el noroeste con Gáldar, y otro hacia el este con Telde. Estos caminos articulan de esta manera la mitad de la isla más poblada, la nordeste, y desde ellos van a surgir una serie de caminos secundarios que los comunican con el interior y sector de montaña. Por último, cierra la red una multitud de sendas y senderos que comunican los caminos principales con el resto de zonas de la isla.

#### *Los ejes históricos: los caminos reales*

El camino real de la ciudad de Las Palmas a Gáldar atraviesa las principales zonas productivas de la isla, y en su recorrido une la mayor parte de los ingenios azucareros. Es un camino de primer orden porque por él fluye, en ambos sentidos, un importante tráfico de mercancías y personas. El otro camino real, de la ciudad de Las Palmas a Telde, es de menor longitud que el anterior, aunque por ello no tiene menos importancia, ya que concentra la actividad de esta parte de la isla. A partir de estos ejes, que denominamos históricos, desarrollados a lo largo de la costa norte y este, se van a vertebrar el resto de caminos, que de una u otra manera confluyen todo su tráfico de personas y mercancías hacia los mismos.

#### *Los caminos secundarios*

Estas rutas unen directamente los tres centros mencionados y los distintos focos productivos de menor relevancia con los centros mayores. Desde la ciudad de Las Palmas parten tres caminos secundarios de importancia. El primero, el del centro, enlaza la capital con Santa Brígida y se convierte en el eje principal de penetración hacia el centro de la isla. Otro, el de Teror, penetra hacia la medianía norte. Y el tercero, de gran relevancia ya que asume el mayor tráfico de mercancías, une la ciudad con Las Isletas, puerto principal de la isla.

En el camino real de la ciudad a Gáldar, aproximadamente a la altura de San Andrés, parte una bifurcación, camino de Los Dragos, que

llega hasta el núcleo azucarero de Moya. Partiendo de la ciudad de Gáldar se prolonga un camino secundario, el de Agaete. Desde la ciudad de Telde, el camino real se continúa con un camino secundario hasta la villa de Agüimes, estructurando junto al primero la red que se establece en los Llanos del Este. Desde la villa dicho camino, penetra hasta llegar al caserío azucarero de Tirajana.

Como se puede observar, esta somera jerarquización de las comunicaciones terrestres —en función de la importancia de los núcleos— en los dos ejes históricos y los cinco caminos secundarios articula todo el sector nordeste de la isla donde se concentra la actividad económica tras la Conquista.

#### *Los otros senderos*

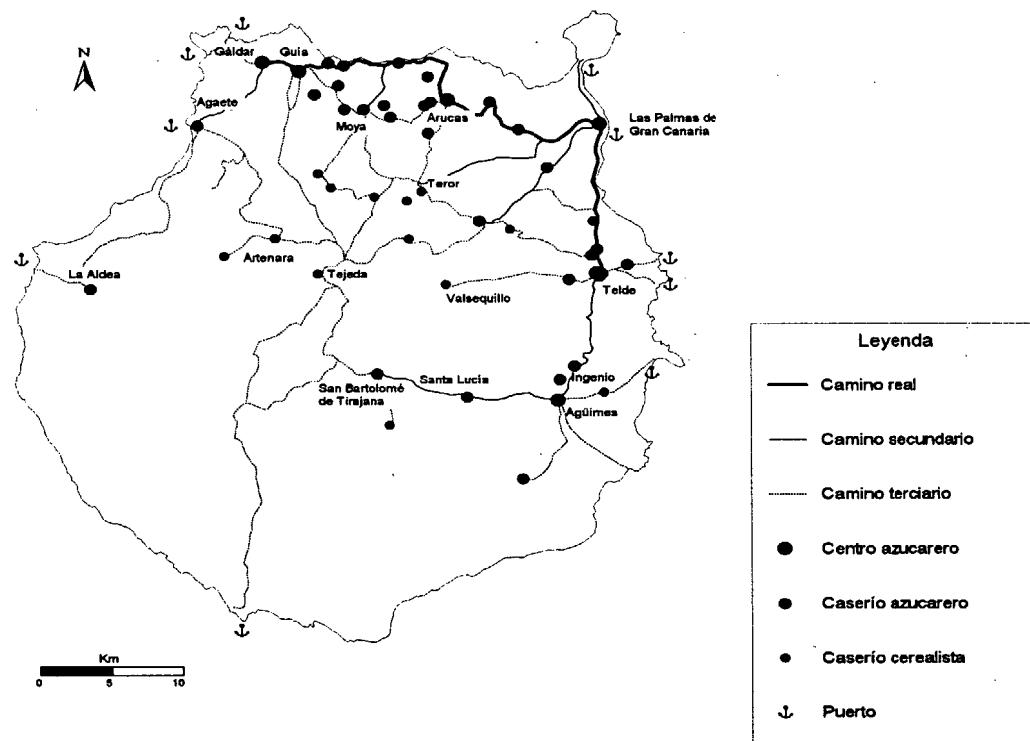
Además de las principales vías comentadas, se desarrollan una serie de sendas que podríamos denominar de apoyo, que completan el esquema general uniendo los pequeños núcleos entre sí, o con las zonas de la isla donde se extraen los recursos necesarios para alimentar al sistema. En general unen los centros y caseríos azucareros entre ellos y con los caseríos cerealistas —pequeñas entidades de casas, chozas o cuevas de dos o tres unidades habitacionales, a excepción de Teror— además de con las zonas de explotación ganaderas y forestales. Desde Agaete parten dos de estos caminos; uno, por el barranco del mismo nombre, se dirige hacia el interior y la cumbre comunicando la costa con el interior; y otro por la costa hasta el Valle de la Aldea, importante caserío azucarero del oeste.

Desde Tejeda arrancan diversos senderos. Hacia el norte unen este núcleo con Teror, Utiaca y Santa Brígida, y hacia la cumbre y el sur con Tirajana. También por medio de una senda se une al caserío de Fataga, que supone una salida natural hacia los puntos más meridionales de la isla. De la misma manera, Tirajana articula toda una serie de senderos al servicio de la explotación de los pinares de Ayagaures, Santiago, Chiberín y Pajonales. Este pequeño circuito de sendas forestales encuentra también salida natural a través de los profundos barrancos del sur hacia el Puerto de Arguineguín.

En el este, desde los núcleos de Telde y Agüimes se inician diversos caminos hacia la Caldera de Tenteniguada, Sardina, El Carrizal y los puertos costeros de Melenara y La Garita, y hacia las zonas de corte de maderas.

En el norte se originan multitud de pequeños caminos de unión entre los ingenios de azúcar, los grandes núcleos y las zonas ganaderas y

## Red de caminos en el siglo XVI





forestales. De entre ellos destacan los que enlazan Moya, Firgas y Arucas, este último núcleo con Teror, y éste a su vez con los diversos caseríos que se hallan en sus proximidades. Además los que comunican el Monte Lentiscal, la Montaña de Doramas, el Laurel y los pinares de la Ciudad y Gáldar con los centros a los que aprovisionan. Al delimitarse zonas específicas de pasto, las dehesas, donde se concentraba el ganado de labor, las «vueltas» o «marcas de ganado» se distribuyeron por toda la isla al servicio de una ganadería extensiva. Relacionados con las dehesas, se genera una serie de caminos ganaderos, entre los que destaca el Camino de La Plata (*via lata*), donde se desarrolla la «Mesta chica» (Aznar Vallejo, E., 1983), y que desde Gáldar sube a la cumbre por las estribaciones noroccidentales, hasta Cruz de Tejeda, desde donde continúa hacia los pinares del sur. Ya en el sector cumbreño esta vía se ve completada por numerosos ramales en función de la localización de las mencionadas vueltas o marcas de ganado.

Sin embargo, debido fundamentalmente a la agreste orografía de la isla que determina una difícil comunicación con las zonas del interior, las comunicaciones marítimas desempeñaron un papel fundamental en un esquema que, como ya se ha comentado, responde a una dinámica rígida por factores económicos externos. Los puertos y embarcaderos se desarrollaron por el litoral de la isla sobre todo en las cercanías de los grandes centros productores, y desde ellos se realizaba el embarque directamente hacia los puntos de venta europeos.

Toda esta combinación de caminos y nudos de enlace dibujan una isla desigualmente comunicada. En general, el nordeste se deja ver como un espacio «lleno». En esta zona se localiza casi la totalidad de las instalaciones azucareras, y por ende de la población vinculada a su elaboración. Pero esa sensación de accesibilidad —debido al mayor número de caminos— que ofrece el mapa de senderos de este siglo es totalmente ficticia. La mayor parte de los senderos comunican los ingenios con sus centros de aprovisionamiento y una mínima parte de las vías son utilizadas como canales de intercambio. De esta forma se establece un circuito cerrado en el que el ingenio es el centro desde el que derivan caminos hacia el lugar de aprovisionamiento y hacia el sitio de embarque<sup>1</sup>. Por encima de estos circuitos como líneas de comunicación vertebradoras se hallan los dos caminos reales, debido a la importancia económica y social de los núcleos que unen. Por tanto, entendemos que no se puede hablar de una red que funcione globalmente, sino, por el contrario de pequeños circuitos —en función de circunstancias económicas e imponderables del medio— con identidad casi propia, unidos por los dos caminos principales. En función de esto, encontramos en la

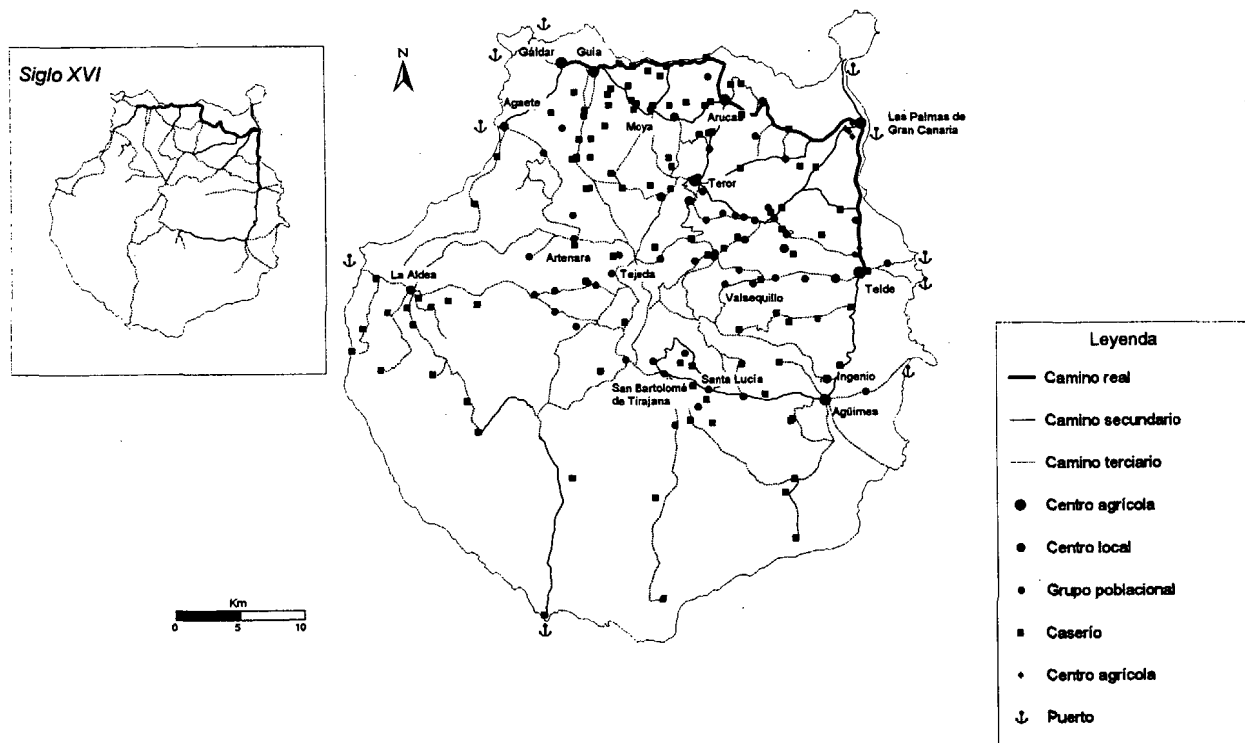
isla numerosos sectores «vacíos» que sólo se hallan comunicados con el resto por pequeñas vías de explotación de recursos, ya sean ganaderos o forestales. Estos sectores los conforman fundamentalmente los que se engloban en el sur de la isla, coincidiendo con los lugares de recursos más inaccesibles y escasos.

#### LA EXPANSIÓN Y CONSOLIDACIÓN DEL MODELO: SIGLOS XVII Y XVIII

Durante estos dos siglos, los cambios en la dinámica económica de la isla se ven acompañados por una variación en la funcionalidad de la red de caminos. Al producirse la colonización agrícola de la isla con la penetración del poblamiento hacia el interior, los caminos se desarrollan a partir de los ejes preexistentes, en función de la dominancia de los núcleos principales sobre los nuevos caseríos de las distintas comarcas.

En el siglo XVII Gran Canaria se orienta hacia la producción agrícola de consumo interior, por lo que al modelo de poblamiento de la isla adquiere una clara componente interior. El cultivo masivo de caña se sustituye progresivamente por una producción agrícola más diversificada, compuesta por viñas, cereales y los nuevos cultivos americanos (papa y millo), dedicada al mercado regional y a satisfacer la creciente demanda interna originada por el constante crecimiento de la población. Esto motiva que los terrenos poco aptos para la producción de exportación adquieran en estos momentos una alta estimación, dadas las menores necesidades agrológicas de estos cultivos. Sin embargo, en el siglo XVIII la sociedad grancanaria sufre los efectos de una intensa crisis económica, producida por la confluencia de diversos factores tales como el declive de la exportación de vino, la dependencia económica externa cada vez mayor, una artesanía incapaz de competir y un fuerte y continuado crecimiento demográfico; situación que se agrava aún más a fines de siglo por el hundimiento del comercio con América. La población en este período experimentó un aumento continuo, debido al crecimiento vegetativo y a los aportes poblacionales externos y sigue concentrada en el nordeste, aunque se produce un notable incremento en la vertiente sur de la isla en contraposición a la etapa anterior. Esto trae como consecuencia un proceso de colonización de las tierras del interior, lo que origina que la población se disperse en pequeños núcleos de algunas casas. Como consecuencia, la red de asentamientos se jerarquiza marcadamente.

## Red de caminos en el siglo XVIII



*El trazado: la consolidación de la red*

La red de asentamientos crece y se consolida, conformando de esta manera la casi total ocupación agrícola de la isla. Del mismo modo, la red de caminos se refuerza y va a sentar las bases de la estructuración definitiva del siglo posterior, y que llega parcialmente a la actualidad. Los caminos más importantes del siglo XVIII son consecuencia de la potenciación de antiguos senderos en función del cambio de la actividad económica, el aumento de la población y la consiguiente proliferación de caseríos, por lo que dichos caminos van a constituir los primeros instrumentos de conquista del territorio.

En el nuevo esquema que conforma la red se mantienen los mismos ejes históricos que estructuraron las comunicaciones en la etapa anterior. La ciudad de Las Palmas sigue actuando como foco desde donde parten los caminos más importantes, aunque adquieren mayor relevancia los caminos secundarios ya que son usados en su mayoría como vías de penetración hacia las nuevas tierras roturadas del interior. En general los cambios en la red se reconocen dentro de cada una de las comarcas naturales, puesto que son los núcleos de aquellas las que directamente apoyan la transformación de la red, al unir estos centros con los nuevos caseríos que desde ellos se internan por los cauces de los barrancos.

A principios del siglo XVIII la comarca del Guinguada es la más poblada, lo cual constata la proliferación de nuevos asentamientos que desde Las Palmas penetran en la cuenca hasta las estribaciones de la cumbre. Las comunicaciones en esta comarca tienen como espina dorsal el camino que desde la Ciudad asciende hacia Santa Brígida y en estos siglos se prolonga hasta San Mateo. En el tramo medio destaca la concentración de asentamientos en torno a Santa Brígida, especialmente hacia Teror, conformando el camino hacia dicho lugar por Pino Santo y Espartero. También desde Santa Brígida se enlaza tanto con el Valle de Jinámar como con el Barranco de las Goteras por Tafira hacia Marzagán en el caso del primero, y por La Atalaya y la Caldera con el segundo. San Mateo, como punto principal en el extremo superior del camino, articula las vías que se desarrollan en el tramo alto del barranco. Así, desde dicho núcleo se penetra hacia la cumbre por Utiaca, Aríñez y Las Lagunetas al oeste, y por la Hoya del Gamonal y por Cueva Grande al sur. También comunica con la Caldera de Tenteniguada por La Higuera. En resumen, la ciudad de Las Palmas destaca como nudo principal de comunicaciones, en el que se inicia el camino hacia San Mateo y la

cumbre, y del que a su vez arrancan varios ramales, hacia Teror y Telde desde Santa Brígida, y hacia la cumbre y Tenteniguada desde San Mateo.

Desde la Vega de Gáldar y Agaete, a través de los cauces de los barrancos, se produce una penetración de nuevos caseríos hacia los sectores del interior. Esta dinámica se ve favorecida a nivel de comunicaciones por los caminos ya existentes, aunque en estos siglos se revitalizan y adquieren mayor importancia. Desde Gáldar el Camino de la Plata articula nuevos núcleos, y continúa hasta Cruz de Tejeda. Por otra parte, al este de Guía otra vía de penetración al interior cobra mayor auge. Ésta parte de Tres Palmas y enlaza con el Camino de la Plata en la cumbre. También desde el mismo sector de partida sobresale la vía que enlaza Guía con Moya por el Palmital. Por otro lado, al desarrollarse los núcleos de Acusa, Artenara y Barranco Hondo de Arriba, se revitaliza la vía de penetración que, por el barranco, proviene de Agaete. Desde este punto también se une la comarca con el Valle de La Aldea.

En el noroeste además se distinguen pequeños caminos que unen la costa desde San Andrés con Azuaje, barranco adentro, y con los núcleos principales del norte de la isla. En este sector los caminos están estrechamente ligados a la explotación de la Montaña de Doramas. En general, el camino real de Las Palmas a Gáldar sigue siendo la principal vía de comunicación de la comarca, y las nuevas rutas se orientan hacia las cumbres acompañando el establecimiento de nuevos núcleos.

En el nordeste, al igual que destacan a nivel poblacional los núcleos de Arucas, Teror y Tenoya; en cuanto a las comunicaciones también los caminos que los unen son los más importantes. A partir de Arucas se desarrolla la vía de acceso a Firgas y hacia Teror, aunque el camino real del norte es el eje más importante de la comarca. Por otra parte, Teror se convierte en el principal núcleo agrícola de las medianías septentrionales, lo que se refleja en el número de caminos que hacia él confluyen. De un lado los ya mencionados con Arucas y Santa Brígida, y del otro se consolida el camino con la capital por San Lorenzo y hacia la cumbre por Valleseco. Del mismo modo, se comunica con Firgas por La Alcantarilla; con Moya por La Laguna y las Vueltas de Acero, y con San Mateo por Utiaca. En definitiva, en este siglo resalta Teror como gran nudo de comunicaciones de la medianía del nordeste.

En el este las comunicaciones se articulan por el camino real que va desde Las Palmas a Telde. De él parten una serie de caminos importantes penetrando por los cauces de los barrancos principales. Así, destacan los ya citados que lo unen con Santa Brígida atravesando, uno, el Valle de Jinámar, y otro, el Barranco de las Goteras. También sobresale el camino que desde Telde se adentra en la Caldera de Tenteniguada,

atravesando la cumbre de este a oeste. Al sur de la comarca y desde Ingenio se prolonga otra vía de penetración hacia la cumbre. También desde Ingenio parte el camino que lo comunica con el Carrizal.

La prolongación del camino real de Telde hasta el núcleo de Agüimes sigue siendo en estos siglos la base sobre la que se estructuran las comunicaciones del sudeste. El camino que, desde Agüimes, pasa por Temisas y Santa Lucía hasta Tirajana continúa siendo la principal entrada a la Caldera por el este, aunque se desarrollan además otras vías en el sector. En primer lugar, desde Agüimes se consolidan los caminos hacia El Carrizal y los caseríos de Sardina y Aldea Blanca; y en segundo lugar, desde estos núcleos el camino se prolonga hacia el sur hasta Juan Grande, y hacia el interior por el Barranco de Santa Lucía, pasando por Los Sitios e Ingenio hasta la Caldera de Tirajana. En el interior de esta última, destaca el núcleo de Tirajana, sobre el que pivotan las comunicaciones del sector. Además de los caminos ya citados, la Caldera tiene salida hacia el sur por Fataga y Gitagana hasta Masपालomas; salida hacia la cumbre por La Plata y hacia Ayagaures por el Camino del Pinar. En torno al núcleo, y dibujando la cabecera norte de la Caldera, se establece un pequeño circuito de caseríos unidos por un camino que desde Tirajana enlaza con Sequeros, Risco Blanco, Rosiana y Santa Lucía. De todas formas, este sector es casi inaccesible por el lamentable estado en que se hallan sus caminos.

Tejeda se manifiesta como el núcleo estructurador de las comunicaciones del centro de la isla. Siguen abiertas las vías de comunicación con el norte y este hacia Teror y San Mateo, hacia el sur con San Bartolomé de Tirajana por Ayacata, y por la cumbre a través de los Andenes del Toro, Llanos de la Pez y Paso de la Plata; hacia el sudoeste con La Aldea, y por el Juncal con Mogán. Es precisamente la ruta que conduce hacia La Aldea la que concentra más núcleos nuevos comunicando Tejeda con Las Moras, El Roque, El Chorrillo y El Carrizal. Desde aquí el camino se bifurca; en una dirección continúa, como dijimos, hacia la Aldea, y en otra hacia El Toscón y El Juncal. Los caminos en esta comarca se caracterizan por su mal estado y su peligrosidad.

La Cuenca de Ayagaures es un sector casi despoblado, en el que destaca únicamente el núcleo de La Plata, que comunica con Tejeda por Ayacata y con Tirajana por la Degollada de la Cruz Grande. Dentro de la Cuenca se desarrollan algunos caminos forestales.

En el suroeste el núcleo central del Valle de La Aldea actúa como foco del que salen los distintos caminos. Sobresalen entre ellos el que se dirige al Puerto, el que penetra en el Macizo de Güigüí, el que por Tocodomán lo une con Tasartico, Tasarte, Veneguera y Mogán, el que

sube al Pinar de Inagua, y los ya descritos que comunican a La Aldea con Agaete y Tejeda, además del que lo hace con Artenara por Tirma y Altavista. A pesar del gran número de caminos, su penoso estado hace que el Valle de la Aldea sea uno de los sectores peor comunicados de la isla. Mientras en el oeste destaca el camino que desde Agaete se dirige a La Aldea, y une los núcleos de Guayedra y El Risco, además del cortijo de Tirma. En la cumbre se continúa sin poblamiento estable, y a nivel de comunicaciones sólo se cuenta con diversos senderos asociados a los cortijos y zonas de pasto. Destacan los ya comentados, que salen desde Cruz de Tejeda, San Mateo por Cueva Grande y Hoya del Gamonal, el que venía desde la Caldera de los Marteles que se unen en Llanos de la Pez, y el Camino de La Plata que articula todas las comunicaciones de la comarca.

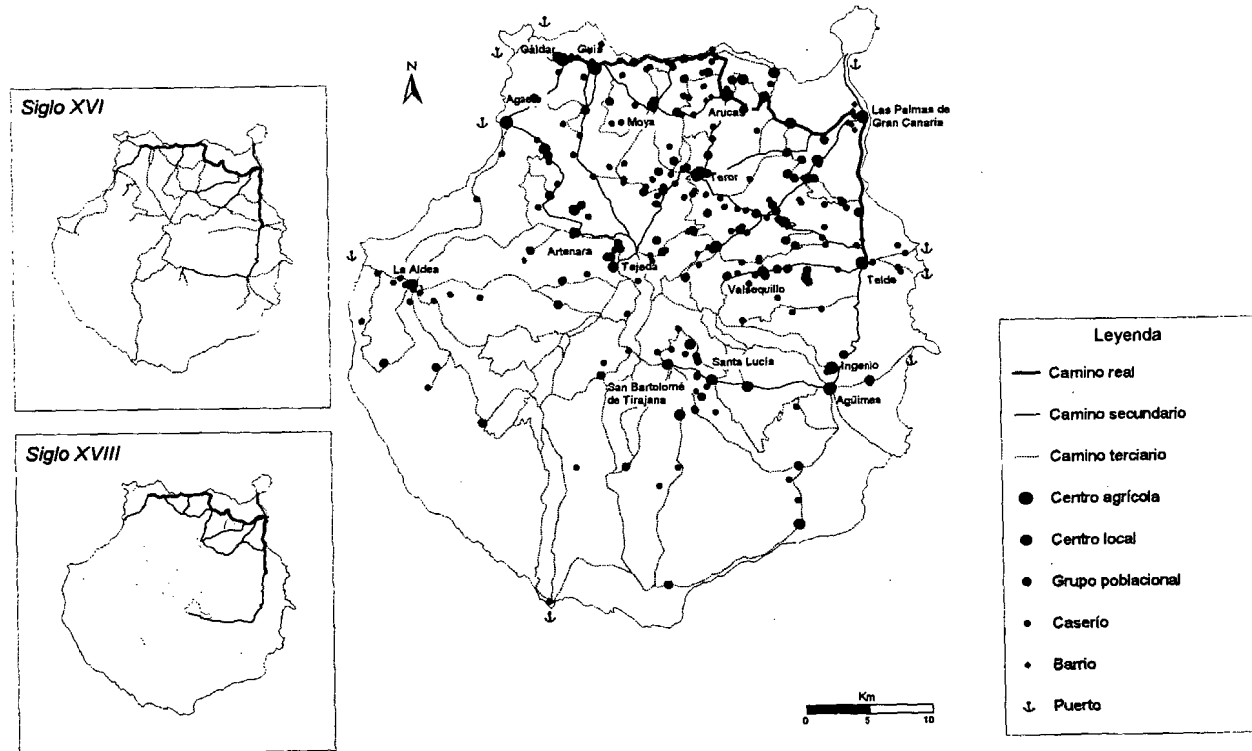
En síntesis, durante el Antiguo Régimen se consolidan los patrones de comunicación establecidos tras la Conquista, ejes históricos y nudos de enlace, y se revitaliza la red al crearse un mayor número de case-ríos. Al poblarse nuevos espacios, las antiguas rutas se reutilizan, y se consolida y estabiliza un sistema de comunicaciones ahora en función de la colonización agrícola del interior de la isla. A pesar de esto, la red sigue condicionada por la abrupta orografía insular toda vez que continúan existiendo graves deficiencias tecnológicas y un desarrollo socioeconómico débil que no permiten su superación.

#### EL MODELO PUERTOFRANQUISTA: SIGLO XIX

Aunque la red de caminos ya se consolida desde el siglo anterior, en el XIX se producen importantes cambios. En cuanto al trazado, se abren o cobran mayor vitalidad vías asociadas a los sectores de nueva ocupación y en cuanto a su estado mejora algo, a causa de los nuevos medios y herramientas constructivos y a la mayor preocupación política por su mantenimiento. Pero el hecho más significativo es la aparición a finales de este siglo de las carreteras y de nuevos medios de transporte. A pesar de todo, Gran Canaria afronta la entrada al siglo XX con una red de caminos terrestres poco desarrollada, que débilmente sostiene el desarrollo del mercado interno.

La reactivación del comercio, que impulsa el desarrollo de los puertos de Las Palmas y la red de transporte que comunica los tradicionales centros agrícolas, hace que el modelo tenga una vocación claramente orientada hacia el exterior. El cambio notable en la estructura socio-económica inducido por la reactivación de la exportación de nuevos

## Red de caminos en el siglo XIX





productos agrícolas (barrilla y cochinilla) y su estratégica posición en el esquema internacional de tráfico marítimo, provocan la crisis del modelo agrícola tradicional, que es sustituido por el modelo «puerto-franquista». A pesar de ello, la sociedad continúa siendo eminentemente rural.

La red tradicional de asentamientos se densifica y se produce la ocupación completa de la isla. La población aparece concentrada en importantes asentamientos en las cuatro grandes vegas del norte de la isla (Las Palmas, Telde, Gáldar y Arucas), mientras que hacia el interior se distribuye por la red de drenaje y se agrupa en torno a centros demográficos locales. Las cuencas de los barrancos Guinguada y Telde-San Miguel actúan como canalizadoras de la penetración del poblamiento de los dos grandes centros poblacionales grancanarios: Las Palmas y Telde.

#### *La red de caminos definitiva*

En este siglo, coincidiendo con la configuración de la organización territorial del poblamiento agrario tradicional, la red de caminos insular se consolida definitivamente. A partir de finales de dicha centuria irrumpen las carreteras, aunque no sea hasta las primeras décadas del siglo XX cuando gran parte de los senderos dejen de utilizarse. En general se mantiene la misma estructura de comunicación, con una mayor densidad de caminos en el norte en función de los ejes históricos y la penetración de vías en las cuencas, y un déficit de este tipo de infraestructuras en el sur. Sólo se mejora débilmente la accesibilidad a aquellos espacios nuevos que no se habían poblado hasta ahora. Rebasada la mitad de siglo, y debido a la mayor preocupación política en el ramo de los caminos, preocupación que desgraciadamente no abundó en la mejora de la red, se dispone de los primeros datos estadísticos sobre los *caminos vecinales*. Itinerarios, ancho, longitud y costo de mantenimiento de caminos por Ayuntamientos son las referencias que se formulan y que permiten evaluar con más detalle la estructuración global de la red. Los caminos vecinales están bajo la gestión de los Ayuntamientos y son las vías esenciales, a partir de las que se prolongan la infinidad de senderos, sendas y serventías que en estos momentos comunican cada casa, parcela de cultivo, o zona de pastoreo o de corte de madera de la isla.

El informe más preciso de la situación de los trazados en este siglo es el que proporciona la clasificación publicada en el Boletín Oficial de

la Provincia de Canarias (1868), más completa y actualizada, responde además al sistema de medida que actualmente utilizamos. En dicho Boletín se detalla el *Plan de los caminos vecinales de la provincia que interesan a más de un pueblo con sujeción al Reglamento para la ejecución del Real decreto de 7 de Abril de 1848. isla DE CANARIA*. A partir de los datos que aporta dicha estadística, puede analizarse el trazado de la red y el ancho y la longitud de la misma, lo que hace posible evaluar con mayor precisión su estructura. En general, la longitud de los caminos responde a la distancia que existe desde el núcleo principal o un pueblo o barrio, señalado hasta el límite municipal, donde se unen con los caminos del municipio adyacente. Debido a ello, la longitud de cada camino depende del tamaño de cada Ayuntamiento. A causa de la configuración administrativa basada en los Ayuntamientos, los caminos son enumerados según dicha estructura.

En total, la isla cuenta con 105 caminos vecinales registrados oficialmente, entre los que predominan los de herradura de entre 3 y 5 metros de ancho, y escasean los de más de 5 metros, localizados en su mayoría en Las Palmas. Mientras, los caminos principales, que coinciden con los ejes históricos que han estructurado la red desde el siglo XVI, mantienen un ancho de 5 metros. Estas vías históricas, ya convertidas en carreteras a finales del siglo XIX, que desde Las Palmas parten hacia el oeste por el norte, hasta Gáldar, y hacia el sur por el este, hasta Telde, se prolongan en el noroeste hacia Agaete, desde donde continúa el camino, ya de menor importancia, hasta La Aldea y posteriormente hasta Mogán. Desde Telde, siguiendo la continuación hasta Juan Grande, pasando por Agüimes, que ya se configura en el siglo anterior, se extiende el recorrido hasta enlazar con Maspalomas, con lo que se consigue prácticamente una circunvalación litoral a la isla. Desde los principales núcleos poblacionales por los que pasa este cordón viario costero salen numerosos caminos, siguiendo las entradas naturales hacia la medianía y cumbre de la isla, fundamentalmente los barrancos, comunicando los primeros con los caseríos y entidades menores del interior insular, y completando así el sistema. Destacan entre estas vías las siguientes; por el norte y centro, las que unen Las Palmas con la cumbre y Tejeda, por San Mateo y por Teror-Valleseco-Cruz de Tejeda; por el oeste, el Camino de La Plata, que enlaza Gáldar con Cruz de Tejeda, Tejeda y Tirajana, y la ruta que une Agaete con Artenara; por el este, los caminos que desde Telde parten hacia Santa Brígida y la cumbre, por Valsequillo y la Caldera de Tenteniguada. Además resalta el camino que desde Agüimes penetra hacia Tirajana por Temisas; por el sur se internan diversos caminos: desde Maspalomas hacia Tirajana, por

Fataga y por Ayagaures, y desde Arguineguín hacia la cumbre por Soria y Cercados de Araña, y por Cortadores; por el sudoeste se adentran caminos desde Mogán hacia la cumbre por Soria y por la rampa de Tauro, y desde La Aldea salen tres que lo comunican con Artenara, Tejeda y el Pinar de Inagua respectivamente. En este último se establecen una serie de caminos que enlazan con los caminos de Pajonales y Soria.

Aparte de estas rutas consolidadas desde el siglo anterior, todavía se acondicionan caminos; tal es el caso del Paso de la Plata. Esta obra destaca por su envergadura y situación estratégica en el sector cumbre. Su acondicionamiento supuso acortar el trazado tradicional que descendía a Ayacata y desde allí hasta la Degollada de La Plata, discurriendo por los Llanos de Pargana hasta la misma degollada. También se abren caminos nuevos como el que unía Arucas con Quintanilla <sup>2</sup>.

## CONCLUSIONES

En general, se trata de un trazado estable, centrado en la permanencia de unos ejes históricos y nudos de comunicación fijados desde el siglo XVI. La evolución de la red está claramente marcada por la disponibilidad técnica y por el desarrollo socioeconómico, que posibilitó la diferente adaptación a las nuevas necesidades de transporte y comunicaciones. El grado de conectividad de la red —ligado a la accesibilidad de los núcleos y la movilidad de la población— posee en Gran Canaria grandes desequilibrios, lo que lleva aparejado un desigual desarrollo socioeconómico de la isla, facilitando el progreso del norte insular y el atraso del sur. El análisis de la accesibilidad del territorio se realiza en base a diferentes criterios, condicionantes físicos, medios de transporte, estado de la red; en función de los mismos es clara la poca accesibilidad que proporcionaba la red, prácticamente desde el XVI hasta finales del XIX. Por tanto el servicio que la red oferta al territorio, grado de accesibilidad y canales de salida de productos ligados al desarrollo económico, es cuanto menos escaso.

En definitiva, como última característica reseñada que se asocia a la red de caminos, hemos de destacar el penoso estado en que siempre se encontró. Al lamentable aspecto de los caminos contribuye un escaso desarrollo tecnológico en las técnicas y elementos constructivos en la ingeniería caminera, junto a una legislación, gestión y financiación siempre descuidadas. Sirva de muestra que en 1531 *«el transporte se realizaba a base de carros, camellos, bestias y esclavos»* (Morales Padrón, F.,

1974:25) y «*los medios utilizados para el transporte de personas y cosas, hasta los primeros decenios del siglo XIX, eran las bestias, la corsa y la silla de mano*» (Alzola González, J. M., 1968:49). Este es el mejor resumen de cuatro siglos de comunicaciones terrestres en Gran Canaria.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALZOLA GONZÁLEZ, J. M., (1968): *La rueda en Gran Canaria*. Edición El Museo Canario. Las Palmas de Gran Canaria.
- AZNAR VALLEJO, E., (1983): *La integración de Canarias en la Corona de Castilla*. Edición Mancomunidad de Cabildos y Museo Canario. Las Palmas de Gran Canaria.
- LOBO CABRERA, M., (1993a): *El comercio del vino entre Gran Canaria y las Indias en el siglo XVI*. Edición del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- LOBO CABRERA, M., (1993b): *Panorama artístico de Gran Canaria en el Quinientos*. Edición del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- MADOZ, P., (1986): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar. Canarias (1845-1850)*. Ámbito Ediciones Sociedad Anónima. Valladolid.
- MORALES PADRÓN, F., (1974): *Ordenanzas del Concejo de Gran Canaria (1531)*. Edición del Cabildo Insular de Gran Canaria. Sevilla.
- MORENO MEDINA, C., (1995): *Los caminos tradicionales de Gran Canaria*. Memoria de Licenciatura (inérita). Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- MORENO MEDINA, C., (1995): «Apuntes sobre las técnicas constructivas en los caminos de Gran Canaria». *Revista El Museo Canario L*. Las Palmas de Gran Canaria.
- SANTANA SANTANA, A., (1992): *Propuesta metodológica, cartográfica e informática para el análisis y reconstrucción de los paisajes históricos: aplicación a la isla de Gran Canaria (1483-1865)*. Tesis Doctoral (Inérita). Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- SANTANA SANTANA, A. y MORENO MEDINA, C., (1995): «La red de caminos tradicionales de Fuerteventura: bases geográficas para su estudio». *VII Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*. Edición del Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura.

NOTAS

1. «*Las rutas principales iban de los cañaverales a los ingenios, y de Las Palmas al puerto. El arriero o almocreb llevaba la caña de azúcar y la sacaba ya industrializada hacia la ciudad o el puerto*» (MORALES PADRÓN, F., 1974: 25).

2. AHPLP: Carpeta n.º 24, Caminos vecinales, legajo 1, expediente n.º 4. Sobre abrir un camino por Arucas y Quintanilla (7-2-1848). Sin foliar.