

UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA



TESIS DOCTORAL

**ARTICULACIÓN TERRITORIAL EN ESPACIOS INSULARES: LAS
VÍAS DE COMUNICACIÓN TERRESTRES EN CANARIAS, SIGLOS
XVI-XIX**

CLAUDIO JESÚS MORENO MEDINA

Las Palmas de Gran Canaria, 2005

TESIS DOCTORAL

ARTICULACIÓN TERRITORIAL EN ESPACIOS INSULARES: LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN TERRESTRES EN CANARIAS, SIGLOS XVI-XIX

Claudio J. Moreno Medina
Departamento de Geografía
Análisis Geográfico Regional



UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS
DE GRAN CANARIA

Las Palmas de Gran Canaria, junio de 2005

TÍTULO:

ARTICULACIÓN TERRITORIAL EN ESPACIOS INSULARES: LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN TERRESTRES EN CANARIAS, SIGLOS XVI-XIX.

AUTOR: CLAUDIO JESÚS MORENO MEDINA

DEPARTAMENTO: GEOGRAFÍA
CENTRO: Facultad de Geografía e Historia

Doctorado por la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

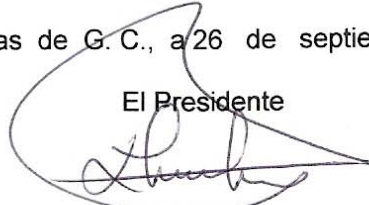
La presente tesis doctoral ha sido realizada en este departamento y leída en esta Facultad ante el tribunal compuesto por los siguientes doctores:

PRESIDENTE: Dr. D./Dña. ELISA TORRES SANTANA
SECRETARIO: Dr. D./Dña. JOSEFINA DOMÍNGUEZ MÚJICA
VOCAL: Dr. D./Dña. JESÚS HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ
VOCAL: Dr. D./Dña. RAMON LÓPEZ CANEDA
VOCAL: Dr. D./Dña. CARLOS MANUEL VALDÉS

otorgando la calificación de Sobresaliente cum laude por unanimidad

En Las Palmas de G. C., a 26 de septiembre de 2005

El Presidente



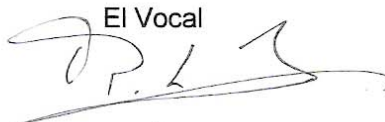
ELISA TORRES SANTANA

El Vocal



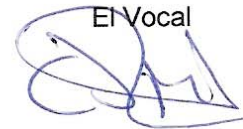
JESÚS HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ

El Vocal



RAMON LÓPEZ CANEDA

El Vocal



CARLOS MANUEL VALDÉS

El Secretario



JOSEFINA DOMÍNGUEZ MÚJICA

PARA EL/LA INTERESADO/A.

NOTA: DEFENDIDA LA TESIS, DEBERÁ PERSONARSE EN LA SUBDIRECCIÓN DE TERCER CICLO Y POSTGRADO Y TRAMITAR LA SOLICITUD DEL TÍTULO DE DOCTOR





UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS
DE GRAN CANARIA

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA

TESIS DOCTORAL

*Articulación territorial en espacios insulares:
las vías de comunicación terrestres en Canarias
siglos XVI-XIX*

Realizada por:

Claudio Jesús Moreno Medina

Bajo la Dirección de:

Dr. D. Antonio Santana Santana

Departamento de Geografía
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Dr. D. Guillermo Morales Matos

Departamento de Humanidades
Universidad Carlos III

*Las Palmas de Gran Canaria
junio de 2005*

ÍNDICE de materias

	Página
Agradecimientos	17
I. CONSIDERACIONES PREVIAS	19
I.1 La elección del trabajo de investigación	21
I.2 El marco conceptual	25
I.3 El estudio de la caminería	30
I.4 Objetivos e hipótesis de la investigación	33
I.5 Aspectos metodológicos	36
I.5.1 Fuentes	36
I.5.1.1 Fuentes documentales	38
I.5.1.2 Fuentes censales	39
I.5.1.3 Fuentes cartográficas	40
I.5.1.4 Fuentes bibliográficas	42
I.5.2 Metodología	44
I.5.2.1 Esquema general de la metodología	47
I.5.2.2 Técnicas empleadas	47
I.5.2.2.1 Análisis documental y bibliográfico	48
I.5.2.2.2 Interpretación de fotogramas aéreos	48
I.5.2.2.3 Análisis cartográfico y trabajo de campo	49
I.6 La estructura del trabajo	53

II. EL DESARROLLO DE LA RED DE COMUNICACIONES EN TERRITORIOS INSULARES	57
II.1 Consideraciones en torno al desarrollo de las vías de comunicación en islas	59
II.2 Modelos teóricos	60
II.3 Canarias, un Modelo Mercantil	64
II.4 Las islas ibéricas atlánticas, una historia común: Azores, Madeira y Canarias	66
III. EL MEDIO REGIONAL CANARIO Y SU INFLUENCIA EN LA CONFIGURACIÓN Y ARTICULACIÓN DE LAS COMUNICACIONES TERRESTRES	77
III.1 El relieve	79
III.1.1 Rasgos generales	79
III.1.2 Principales formas del relieve	86
III.1.2.1 Formas constructivas directas	87
III.1.2.2 Formas constructivas derivadas	91
III.1.2.3 Formas erosivas	96
III.1.3 Las costas	103
III.2 La apropiación social del espacio	106
III.2.1 Primera etapa: la economía azucarera	106
III.2.2 Segunda etapa: la expansión agrícola de las medianías	109
III.2.3 Tercera etapa: la implantación del modelo puertofranquista	114
III.2.4 La organización territorial: el término o comarca agrícola	117
III.2.4.1 El término o comarca agrícola	117
III.2.4.2 La función y la organización interna de los términos agrícolas	119
III.2.4.3 La consolidación de los municipios en detrimento del Concejo	120
III.2.5 El modelo de ocupación y de articulación del territorio	121
III.3 Los modelos de islas	122
III.3.1 Determinación y definición de criterios	123

III.3.1.1 Determinación de los criterios	123
III.3.1.2 Definición de los criterios	124
III.3.2 Modelos	126
IV. LA CONSOLIDACIÓN DE LAS REDES INSULARES: LOS CAMINOS DEL SIGLO XIX	133
IV.1 Introducción: tipologías, legislación y elementos constructivos	136
IV.1.1 Tipologías tradicionales	138
IV.1.2 Legislación, gestión y financiación de los caminos	147
IV.1.3 ¿Cómo se construyen los caminos?	156
IV.2. Los caminos insulares en el siglo XIX	163
IV.2.1 Lanzarote	164
IV.2.2 Fuerteventura	174
IV.2.3 Tenerife	179
IV.2.4 Gran Canaria	193
IV.2.5 La Palma	199
IV.2.6 La Gomera	210
IV.2.7 El Hierro	218
IV.2.8 Los modelos morfológicos de las redes camineras	223
IV.2.9 A modo de resumen	227
V. LA EVOLUCIÓN DE LA RED DE CAMINOS EN FUERTEVENTURA, GRAN CANARIA Y EL HIERRO. ANÁLISIS DE TRES MODELOS	231
V.1 Fuerteventura	233
V.1.1 <i>Ruina de volcán esta montaña</i>	235
V.1.2 El modelo de comunicaciones terrestres de Fuerteventura: al ritmo del lento caminar de los camellos	253
V.1.3 El proceso de construcción de las vías de comunicación mayoreras	254
V.1.3.1 La apertura de los primeros caminos: los majos y sus ganados	254
V.1.3.2 El escaso dinamismo de la red. Siglos XV y XVI	260
V.1.3.3 La débil consolidación de la red. Siglos XVII y XVIII	268

V.1.3.4 La difícil andadura hacia la integración territorial. El siglo XIX	280
V.1.4 La soledad de los caminos: análisis final	294
V.2 Gran Canaria	299
V.2.1 <i>La isla quebrada</i>	301
V.2.2 El modelo de comunicaciones terrestres de Gran Canaria: la jerarquía viaria de una isla central	308
V.2.3 El proceso de construcción de las vías de comunicación grancanaria	310
V.2.3.1 La apertura de los primeros caminos: las sendas de los canarios	310
V.2.3.2 Los caminos del azúcar y la otra isla. Siglos XV y XVI	319
V.2.3.3 El vuelco al interior. Siglos XVII y XVIII	330
V.2.3.4 De camino al Puerto. El siglo XIX	343
V.2.4 La isla abierta: análisis final	366
V.3. El Hierro	372
V.3.1 <i>La isla doblemente aislada. El necesario ir y venir entre la montaña y el mar</i>	373
V.3.2 El modelo de comunicaciones terrestres de El Hierro: bordeando la autarquía	383
V.3.3 El proceso de construcción de las vías de comunicación herreñas	384
V.3.3.1 La apertura de los primeros caminos: los bimbaches y sus ganados	384
V.3.3.2 Del siglo XV al XVIII	388
V.3.3.3 El siglo XIX	405
V.3.4 La isla interior: análisis final	417
VI. UNA MIRADA AL PRESENTE: EL CAMINO, DE ELEMENTO FUNCIONAL A ELEMENTO PATRIMONIAL, EL CASO DE SANTA MARÍA DE GUÍA DE GRAN CANARIA	425
VI.1 La red de caminos de Santa María de Guía	428
VI.2 El mapa de la red de caminos municipal según tipos de firmes	432
VI.3 El valor patrimonial de la red caminera	444
VII. CONCLUSIONES	449

VIII. BIBLIOGRAFÍA	461
VIII.1 Obras de referencia general	463
VIII.1.1 Metodología	463
VIII.1.2 Geografía de Canarias	464
VIII.1.3 Historia de Canarias	469
VIII.2 Obras de referencia específica para el estudio de los caminos	483
VIII.2.1 Obras de caminería general	483
VIII.2.2 Obras de caminería canaria	485
VIII.2.3 Obras de viajeros en Canarias	487
VIII.2.4 Diccionarios y fuentes estadísticas	488
VIII.3 Otros	489
VIII.4 Relación de fuentes documentales	490
Archivo Histórico Nacional (AHN)	490
Archivo Histórico Provincial de Las Palmas (AHPLP)	490
Archivo Municipal de Santa María de Guía (AMG)	492
IX. ANEXO	493

ÍNDICE de figuras

I. CONSIDERACIONES PREVIAS

Figura I.1 Cuadro metodológico	52
--------------------------------------	----

II. EL DESARROLLO DE LA RED DE COMUNICACIONES EN TERRITORIOS INSULARES

Figura II.1 Modelo de Rostow-Taaffe de estructura espacial del desarrollo económico	62
Figura II.2 Modelo mercantil de Vance de evolución del asentamiento	63
Figura II.3 Mapa de localización de las islas ibéricas atlánticas	66
Figura II.4 Superficie de las islas ibéricas atlánticas	65
Figura II.5 Mapa de Madeira de Martin, R.M. <i>et al</i> (1851)	72
Figura II.6 Mapa de Madeira de Fullerton, A. & Co. (1872)	72
Figura II.7 Caminos y levadas de la isla de Madeira	73
Figura II.8 Mapa del Archipiélago de Azores de Fullerton, A. & Co. (1872)	75

III. EL MEDIO REGIONAL CANARIO Y SU INFLUENCIA EN LA CONFIGURACIÓN Y ARTICULACIÓN DE LAS COMUNICACIONES TERRESTRES

Figura III.1 Mapa de localización de las Islas Canarias	81
Figura III.2 Características físicas generales de las Islas Canarias	81
Figura III.3 Las Islas Canarias según Plinio el Viejo	82
Figura III.4 Síntesis de las altitudes en cifras absolutas y relativas	84
Figura III.5 Intervalos de pendientes en cifras absolutas y relativas	85
Figura III.6 Mapa hipsométrico del Archipiélago Canario	85
Figura III.7 Volcanes de Timanfaya, Lanzarote.....	87
Figura III.8 Isla Baja de Garachico, Tenerife	88
Figura III.9 Meseta de Nisdafe, El Hierro	89
Figura III.10 Bejenado y Barranco de las Angustias, La Palma	89
Figura III.11 Cumbre Nueva y Cumbre Vieja, La Palma	90
Figura III.12 Macizo de los Ajaches, Lanzarote	91
Figura III.13 Rampas del Suroeste, Gran Canaria	92

Figura III.14 Lomos de Los Molinos, Fuerteventura	93
Figura III.15 Rampas de valle en la Cuenca del Guinguada, Gran Canaria	94
Figura III.16 Mesa del Junquillo, Gran Canaria	95
Figura III.17 Circo de las Cañadas, Tenerife	96
Figura III.18 Barranco de Hermigua, La Gomera	97
Figura III.19 Caldera de Tejeda, Gran Canaria	98
Figura III.20 Llanura de Antigua, Fuerteventura	99
Figura III.21 Cuchillos de Ansite, Gran Canaria	100
Figura III.22 Riscos de Tibataje y Roques de Salmor, El Hierro	101
Figura III.23 Playas de Gorriones, Fuerteventura	102
Figura III.24 Dunas de Maspalomas, Gran Canaria	103
Figura III.25 Costa acantilada en Agulo, La Gomera	104
Figura III.26 Constitución física de las costas canarias (en km.)	105
Figura III.27 Islas de realengo e islas de señorío	107
Figura III.28 Red de puertos y fondeaderos en el Antiguo Régimen	114
Figura III.29 Evolución de la población del Archipiélago Canario	114
Figura III.30 Tabla de aplicación de los criterios definidos	128
Figura III.31 Tipos de islas en función de los siguientes criterios: morfogeología, morfometría, posición, recursos e históricos	130-131
Figura III.32 Criterios definidos de los modelos seleccionados	131

IV. LA CONSOLIDACIÓN DE LAS REDES INSULARES: LOS CAMINOS DEL SIGLO XIX

Figura IV.1 Relación de caminos vecinales por anchos en Canarias	137
Figura IV.2 Camino carretero en Tejina, Tenerife 1890-1895	139
Figura IV.3 Camino de herradura en Vallehermoso, La Gomera	140
Figura IV.4 La Cumbrecita, La Palma, 1895-1900	140
Figura IV.5 Camino Real Las Palmas-Gáldar a su paso por Tenoya, Gran Canaria	141
Figura IV.6 Camino vecinal de Agüimes, Gran Canaria, 1890-1895	142
Figura IV.7 Serventía de paso en finca agrícola de La Gomera	143
Figura IV.8 Camino privado en Guía de Gran Canaria	143
Figura IV.9 Camino agrícola del Valle de Agaete, Gran Canaria, 1893	144
Figura IV.10 Camino ganadero en Ariñez, Gran Canaria	145

Figura IV.11 Camino forestal en Inagua, Gran Canaria	146
Figura IV.12 Camino empedrado sobre roca desnuda, Camino de La Plata, Gran Canaria	156
Figura IV.13 Ejemplos de empedrado	158 y 159
Figura IV.14 Ejemplos de canalizaciones	160
Figura IV.15 Ejemplos de muros	162
Figura IV.16 Técnicas constructivas empleadas en los caminos	162-163
Figura IV.17 Modelo digital del relieve de Lanzarote	165
Figura IV.18 Caminos de Lanzarote según el Itinerario... de 1866	170-171
Figura IV.19 Caminos de Lanzarote según el Boletín Oficial de la Provincia de Canarias de 1868	170-171
Figura IV.20 Red de caminos de Lanzarote en el siglo XIX	171
Figura IV.21 Camino en Yaiza, Lanzarote, 1920-1925	173
Figura IV.22 Camino majorero junto al pueblo de Casillas del Ángel, 1890-1895	178
Figura IV.23 Modelo digital del relieve de Tenerife	180
Figura IV.24 Caminos de Tenerife según el Itinerario... de 1866	184-185
Figura IV.25 Caminos de Tenerife según el Boletín Oficial de la Provincia de Canarias de 1868	184-185
Figura IV.26 Red de caminos de Tenerife en el siglo XIX	186
Figura IV.27 Camino de herradura en Taganana, Tenerife, 1900-1905	190
Figura IV.28 Camino real de Teror, Gran Canaria	198
Figura IV.29 Modelo digital del relieve de La Palma	200
Figura IV.30 Caminos de La Palma según el Itinerario... de 1866	204-205
Figura IV.31 Caminos de La Palma según el Boletín Oficial de la Provincia de Canarias de 1868	204-205
Figura IV.32 Red de caminos de La Palma en el siglo XIX	208
Figura IV.33 Camino en El Pinar, La Palma, 1890-1895	209
Figura IV.34 Modelo digital del relieve de La Gomera	210
Figura IV.35 Caminos de La Gomera según el Itinerario... de 1866	214-215
Figura IV.36 Caminos de La Gomera según el Boletín Oficial de la Provincia de Canarias de 1868	214-215
Figura IV.37 Red de caminos de La Gomera en el siglo XIX	215
Figura IV.38 Camino en Hermigua, La Gomera, 1890-1895	217
Figura IV.39 Camino de Jinama, El Hierro	221

Figura IV.40 Modelos de redes camineras según la morfología	226-227
Figura IV.41 Red de caminos del Archipiélago según el Itinerario... de 1866	230-231 a
Figura IV.42 Red de caminos del Archipiélago según Boletín Oficial de la Provincia de Canarias de 1868	230-231 b
Figura IV.43 Red de caminos del Archipiélago en el siglo XIX	230-231 c

V. LA EVOLUCIÓN DE LA RED DE CAMINOS EN FUERTEVENTURA, GRAN CANARIA Y EL HIERRO. ANÁLISIS DE TRES MODELOS

Figura V.1 Intervalos de pendiente	237
Figura V.2 Perfiles	238-239
Figura V.3 Intervalos de altitud	237
Figura V.4 Constitución física de la costa (km/% del litoral)	238
Figura V.5 Comarcas topográficas	241
Figura V.6 Llanos de La Oliva	243
Figura V.7 Montaña Roja, costa noreste de la isla	245
Figura V.8 Llanura Central, Valle de Santa Inés y los Llanos de la Concepción	246
Figura V.9 Valle y cuchillos de Ginijínámar	248
Figura V.10 Betancuria	250
Figura V.11 Península de Jandía	251
Figura V.12 Apañando en Janey	257
Figura V.13 Esquema de comunicaciones de la sociedad preeuropea	259
Figura V.14 Localización de las principales vegas agrícolas en el siglo XVI	264
Figura V.15 Red de caminos de Fuerteventura en el siglo XVI	266-267
Figura V.16 Esquema de comunicaciones terrestres de Fuerteventura en el siglo XVI	266-267
Figura V.17 Población de Fuerteventura en 1718, 1741-1772	272
Figura V.18 Distribución de la población de Fuerteventura en 1718, 1741y 1772	274-275
Figura V.19 Referencias a caminos en los Acuerdos del Cabildo	274
Figura V.20 Red de caminos de Fuerteventura en el siglo XVIII	276-277
Figura V.21 Esquema de comunicaciones terrestres de Fuerteventura en el siglo XVIII	276-277
Figura V.22 Red de atalayas de vigilancia	279

Figura V.23 Población y caminos de Fuerteventura según P. de Olive (1865)	284-285
Figura V.24 Longitud, ancho y número de caminos de Fuerteventura en 1865	284
Figura V.25 Red de caminos de Fuerteventura según el Itinerario... (1866) y el BOPC (1868)	288-289
Figura V.26 Trayectos recorridos por diversos viajeros del siglo XIX	289
Figura V.27 Red de caminos de Fuerteventura en el siglo XIX	290-291
Figura V.28 Esquema de comunicaciones terrestres de Fuerteventura en el siglo XIX	290-291
Figura V.29 Intervalos de pendiente	302
Figura V.30 Perfiles	302-303
Figura V.31 Intervalos de altitud	303
Figura V.32. Cuenca alta del Barranco Guinguada	304
Figura V.33. Cuencas hidrográficas y degolladas principales de Gran Canaria	305
Figura V.34 Constitución física de la costa (km/% del litoral)	306
Figura V.35 Esquema de comunicaciones de la sociedad preeuropea	315
Figura V.36 Red de caminos de Gran Canaria en el siglo XVI	330-331
Figura V.37 Esquema de comunicaciones terrestres de Gran Canaria en el siglo XVI	330-331
Figura V.38 Itinerario de la visita del Corregidor La Santa Ariza y Castilla (1764)	334
Figura V.39 Rutas trashumantes actuales en Gran Canaria	342
Figura V.40 Red de caminos de Gran Canaria en el siglo XVIII	344-345
Figura V.41 Esquema de comunicaciones terrestres de Gran Canaria en el siglo XVIII	344-345
Figura V.42 Puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria, 1910	344
Figura V.43 Red de caminos de Gran Canaria según el Itinerario... (1866) y el BOPC (1868)	348-349
Figura V.44 Número de caminos por municipio según su ancho	359
Figura V.45 Trabajando en la construcción de una carretera, Gran Canaria, 1927	360
Figura V.46 Trayectos recorridos por diversos viajeros del siglo XIX	364
Figura V.47 Mapa de Gran Canaria reproducido en la <i>Guía</i> . de Samler Brown, 1889	365
Figura V.48 Red de caminos de Gran Canaria en el siglo XIX	366-367
Figura V.49 Esquema de comunicaciones terrestres de Gran Canaria en el siglo XIX	366-367
Figura V.50 Intervalos de pendiente	377
Figura V.51 Perfiles	378-379

Figura V.52 Intervalos de altitud	378
Figura V.53. Modelo digital del relieve de la isla de El Hierro	380
Figura V.54. Pastos de Nisdafe	381
Figura V.55. Nieblas en el cantil de El Golfo junto al camino de Jinama	382
Figura V.56 Esquema de comunicaciones de la sociedad preeuropea	388
Figura V.57 Límites de la albarrada y red de caminos del siglo XVI	392
Figura V.58 Red de caminos de El Hierro en el siglo XVI	394-395
Figura V.59 Esquema de comunicaciones terrestres de El Hierro en el siglo XIX	394-395
Figura V.60 Distribución del poblamiento según el Censo de 1680	397
Figura V.61 Censo de 1680	398
Figura V.62 Distribución de la población en 1742 según Antonio Riviere	401
Figura V.63 Itinerarios recorridos por J.A. Urtusástegui en la isla de El Hierro (1779)	403
Figura V.64 Red de caminos de El Hierro en el siglo XVIII	404-405
Figura V.65 Esquema de comunicaciones terrestres de El Hierro en el siglo XVIII	404-405
Figura V.66 Origen y destino de las mudas o movimientos estacionales de los herreños	405
Figura V.67 Longitud, ancho y número de caminos de El Hierro en 1865	410
Figura V.68 Distribución de la población según P. de Olive, 1865	411
Figura V.69 Red de caminos de El Hierro según el Itinerario... (1866)	412
Figura V.70 Red de caminos de El Hierro según el BOPC (1868)	413
Figura V.71 Trayectos recorridos por diversos viajeros del siglo XIX	415
Figura V.72. Valverde, 1890-1895	416
Figura V.73 Red de caminos de El Hierro en el siglo XIX	416-417
Figura V.74 Esquema de comunicaciones terrestres de El Hierro en el siglo XIX	416-417
Figura V.75 Cuadro resumen de las redes camineras y esquemas de comunicaciones de las tres islas analizadas	424-425

VI. UNA MIRADA AL PRESENTE: EL CAMINO, DE ELEMENTO FUNCIONAL

A ELEMENTO PATRIMONIAL, EL CASO DE SANTA MARÍA DE GUÍA DE GRAN CANARIA

Figura VI.1 Ficha nº 1 del Inventario de los caminos de Santa María de Guía	429
Figura VI.2 Mapa de caminos de Santa María de Guía	431
Figura VI.3 Mapa de caminos de Santa María de Guía según tipo de firmes	434
Figura VI.4 Mapa de caminos de Santa María de Guía de firme Asfalto	435

Figura VI.5 Mapa de caminos de Santa María de Guía de firme Tierra	437
Figura VI.6 Mapa de caminos de Santa María de Guía de firme Pista de Tierra	439
Figura VI.7 Mapa de caminos de Santa María de Guía de firme Pista pavimentada	441
Figura VI.8 Mapa de caminos de Santa María de Guía según tipo de firme Empedrado	443
Figura VI.9 Camino de la Montaña de Guía	447

ÍNDICE del Anexo

Documento 1: Datos aportados por el Depósito de la Guerra en <i>su Itinerario descriptivo militar de España</i> , de 1866, para la isla de Lanzarote	495
Documento 2: Datos aportados por el Boletín Oficial de la Provincia de Canarias, de 1868, para la isla de Lanzarote	496
Documento 3: Datos aportados por el Depósito de la Guerra en <i>su Itinerario descriptivo militar de España</i> , de 1866, para la isla de Tenerife	497
Documento 4: Datos aportados por el Boletín Oficial de la Provincia de Canarias, de 1868, para la isla de Tenerife	501
Documento 5: Datos aportados por el Depósito de la Guerra en <i>su Itinerario descriptivo militar de España</i> , de 1866, para la isla de La Palma	504
Documento 6: Datos aportados por el Boletín Oficial de la Provincia de Canarias, de 1868, para la isla de La Palma	506
Documento 7: Datos aportados por el Depósito de la Guerra en <i>su Itinerario descriptivo militar de España</i> , de 1866, para la isla de La Gomera	507
Documento 8: Datos aportados por el Boletín Oficial de la Provincia de Canarias, de 1868, para la isla de La Gomera	508

Documento 9: Datos aportados por el Depósito de la Guerra en su <i>Itinerario descriptivo militar de España</i> , de 1866, para la isla de Fuerteventura	509
Documento 10: Datos aportados por el Boletín Oficial de la Provincia de Canarias, de 1868, para la isla de Fuerteventura	511
Documento 11: Datos sobre caminos extractados de los <i>Repartimientos de Gran Canaria</i> , de Ronquillo, M. y Aznar, E., (1998)	512
Documento 12: Datos aportados por el Depósito de la Guerra en su <i>Itinerario descriptivo militar de España</i> , de 1866, para la isla Gran Canaria	517
Documento 13: Datos aportados por el Boletín Oficial de la Provincia de Canarias, de 1868, para la isla de Gran Canaria	520
Documento 14: Datos aportados por el Depósito de la Guerra en su <i>Itinerario descriptivo militar de España</i> , de 1866, para la isla de El Hierro	523
Documento 15: Datos aportados por el Boletín Oficial de la Provincia de Canarias, de 1868, para la isla de El Hierro	524
Documento 16: Datos del Inventario de los caminos de Santa María de Guía de Gran Canaria	525

Agradecimientos

Hablando de viajes, barcos y aviones, me dijo un día mi madre "*yo prefiero moverme a pie y por la sombra, sólo dependo de mí misma, llego cuando puedo, sin prisa y no me caliento la cabeza*". Ella, a sus setenta años, nunca salió de la isla y no la conoce al completo, sin embargo, si por caminar fuera, ya hubiera ido y regresado de la península en varias ocasiones. Tantas y tantas personas que, como ella, caminaron los senderos de las islas, nos han dejado un legado de historias y descripciones de un valor incalculable. Para mí ha sido fundamental contar con las informaciones que esas personas me proporcionaron, que iban muchas veces más allá de los entresijos camineros. A mis ganas de saber, se unieron las de contar mi experiencia y éste es en parte el resultado. Andar por los caminos no es cosa que para mí se haga en solitario. Los caminos te llevan de un lugar a otro, pero también te dan la oportunidad de conocer a mucha gente. Por ello, siempre he ido al campo acompañado. Muchos amigos, compañeros de caminata, me ayudaron a conocer y estudiar los numerosos caminos de nuestras islas. A todos ellos, algunos ya fallecidos, les expreso con estas líneas mi mayor gratitud y consideración.

Quisiera destacar el apoyo que recibí de muchas personas, sin cuya ayuda, este trabajo no se hubiera llevado a cabo. Mi agradecimiento más sincero a Juani Rodríguez, maestra y geógrafa, que ejerció de amiga y juez, siempre haciendo llevaderas las numerosas horas de cansado trabajo. A mis padres y hermanos, que además de ejercer de familia, fueron informantes y, en ocasiones, compañeros de camino. A Antonio Domínguez, por tantas horas de caminata compartidas, además de por su constante aliento y apoyo con sus correcciones y sugerencias. A María Hernández, Chiti, por su lectura reflexiva y alentadora. A Javier Gil, no sólo por su mirada fotográfica, sino por introducirme en el mundo apasionante de los pastores y sus ganados. A Juan Francisco Aguiar, alumno del que recibí tanto, como lo que pude darle, con respecto a los caminos de su municipio, Santa María de Guía. A Mario Suárez, que me acompañó en los trabajos de descubrimiento, metro a metro, de los *caminos reales* de Gran Canaria. A Josefina Domínguez, que me dio la magnífica oportunidad de participar en *su lectura* del paisaje canario de mediados del siglo XIX, que tanta luz me proporcionó para el desarrollo de este trabajo. Por último, a Guillermo Morales y Antonio Santana, mis directores de Tesis, que construyeron conmigo este trabajo. El primero por su magisterio y el segundo, por su paciencia infinita, su enseñanza constante y por la orientación que le dio a esta investigación, desde la temprana fecha de nuestra Memoria de Licenciatura. Su esfuerzo y dedicación serán difíciles de recompensar.

Mil gracias a todos.

I. CONSIDERACIONES PREVIAS



I. CONSIDERACIONES PREVIAS

I.1 La elección del trabajo de investigación

El trabajo de investigación que defendemos en esta Tesis Doctoral y que desarrollamos con el título de *Articulación territorial en espacios insulares: las vías de comunicación terrestres en Canarias, siglos XVI-XIX*, participa de la orientación investigadora propia de su autor y de los presupuestos de distintas ramas de la Geografía, en la formulación más reciente de esta disciplina.

Realmente resulta muy difícil establecer cuándo despierta el interés por un determinado tema de investigación, aún más si éste se ha concretado a lo largo de un dilatado período, aunque en nuestro caso este interés tiene un precedente en un hecho ya remoto cuando, en 1992, tomamos contacto por primera vez con los caminos a raíz de nuestra participación como becario coordinador en el *Proyecto de Acondicionamiento de la Red de Senderos en el Medio Natural de Gran Canaria* realizado, para el Cabildo de Gran Canaria, por un equipo del Departamento de Geografía de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Cuando nos aproximamos desde los postulados del Análisis Geográfico Regional al estudio de los cambios formales y funcionales de la red de comunicaciones terrestres de Canarias (siglos XV-XIX), así como al reconocimiento de la articulación territorial que propició dicha red y a su papel en el desarrollo económico insular, intentábamos cubrir una nueva etapa en un largo camino que habíamos iniciado con el proyecto de investigación que constituyó nuestra Memoria de Licenciatura: *Los caminos de Gran Canaria*. Aquel primer acercamiento al estudio del desarrollo de las redes de comunicación terrestres nos animó a continuar planteándonos cuál sería la lógica funcional y espacial en un ámbito superior, en nuestro caso, un medio regional archipelágico.

Por otra parte, la preocupación por la reconstrucción e interpretación de las estructuras espaciales del pasado ha sido el *leit motiv* de nuestra trayectoria investigadora. Los trabajos desarrollados en relación con la red de senderos en Gran Canaria (Santana, A. y Moreno, C., [Coord],1994), Fuerteventura (Santana, A. y Moreno, C., 1995), Lanzarote (González, A.; Naranjo, A. y Moreno, C., 2002); con el espacio de *las medianías*, como es el caso de Santa Brígida (Santana, A. y Moreno, C., 2001); con la evolución del poblamiento insular y de la toponimia, Hansen, A. y Moreno, C., (2001), Domínguez, J. y Moreno, C., (2002), y Moreno C. y De la Coba, C., (En prensa); con las actividades ganaderas tradicionales (Gil, J.; Moreno, C. y Álvarez, J., 2004) y con el paisaje rural desde la perspectiva de los autores decimonónicos (Domínguez, J.; Moreno, C. y Ginés, C., 2005), etc., creemos que son una muestra del interés que hemos desarrollado por la geografía histórica.

La geografía histórica es una de las vertientes de la Geografía de más larga tradición en España, en la que han tenido una gran influencia los estudios regionales, influencia a la que no ha sido ajena la trayectoria de la escuela geográfica francesa, un modelo paradigmático del papel que ha jugado el historicismo en la investigación geográfica (Bosque, J., 1983:319). En la actualidad, aunque la geografía histórica haya heredado los presupuestos de la escuela regional francesa y los de la geografía cultural de C. Sauer, no podemos considerar como suficiente la idea de que la Geografía se ocupa de *lo que ocurre en el espacio*. La reformulación de los vínculos entre la Geografía y la Historia, que nosotros asumimos como propia, ha hecho que distintos autores coincidan en cuanto a que el objetivo que deben perseguir aquellos que cultivan la geografía histórica, en nuestros días, es el de *desvelar los procesos de cambio que afectaron a los espacios sociales en el pasado* (Ortega, J., 2000:394), es decir, la interrelación entre el hombre y el medio reinterpretada desde la sociedad y que subyace y explica el presente.

Los asentamientos de población y su jerarquía; el trazado y la organización de la red de comunicaciones; la distribución y la capacidad agrícola de los

suelos; o la toponimia, entre otros muchos, constituyen algunos de los elementos de origen antrópico que tienden a perpetuarse históricamente. *La pervivencia de estos elementos, de génesis antigua, permite hablar de una arqueología del paisaje que, no sólo nos posibilita reconstruir los usos históricos del territorio o entender su morfología actual, sino que, en algunos casos, como es el que nos ocupa, nos permite rescatar criterios de ordenación y elementos simbólicos que, en el presente, pueden inspirar la toma de decisiones sobre el territorio* (Santana, A. y Melián, A., 2003:13). En consecuencia, el conocimiento de la historia del paisaje y del uso del territorio tiene un gran valor para la ordenación, no sólo porque contribuye a hacernos comprender y a explicar el paisaje actual, sino porque, además, enriquece la reflexión y el análisis sobre los que debe fundamentarse cualquier decisión territorial.

Todo ello encierra una íntima correspondencia con la lectura del paisaje, con la recuperación de las huellas que dieron coherencia a la estructura territorial en el pasado y que aún reconocemos en el paisaje actual. Por ello, el nexo de la investigación que hemos desarrollado lo constituye la búsqueda de las señas de identidad geográficas e históricas del paisaje, en este caso, de uno de sus más importantes elementos de organización y cohesión territorial: la red viaria.

En este caso concreto, a través del estudio de la red de caminos, en el horizonte temporal de su primitiva ordenación (desde los orígenes del poblamiento hasta finales del siglo XIX), pretendemos desvelar los factores que articulaban el territorio insular y que presentan ciertas peculiaridades en relación con el trazado y el funcionamiento de la red en otros marcos espaciales. Es decir, al abordar el objeto de investigación de esta Tesis Doctoral, también proponemos aproximarnos a otro tipo de enfoques que han comenzado a desarrollarse en la geografía española de estos últimos años, lo que venimos denominando, particularmente en nuestra Universidad, la *Geografía de Islas*, que abunda en la reflexión teórica del hecho insular.

El papel del lugar, de la localidad, de la propia región, se presentan en esta Tesis reformulados desde la perspectiva de la isla, un microcosmos responsable

de una forma de organización territorial, económica y social específica a partir del hecho físico diferencial: la insularidad y la distancia marítima. En este caso, la región, el lugar, se trasmudan en la isla, como quintaesencia de la Geografía. Ahora bien, el énfasis radica en que la transformación insular está hecha de procesos materiales y discursivos, físicos y simbólicos, palpables y representados, económicos y sociales, reales e imaginados. A dicha transformación también queremos contribuir desde una Tesis Doctoral que intenta desvelar las relaciones entre la historia, la cultura y el territorio insular. El espacio regional se ha convertido en este trabajo en el marco de referencia económica y social por medio del cual identificamos procesos y fenómenos muy diversos, aquéllos que guardan una estrecha relación con el paisaje.

Somos conscientes que en un ámbito archipelágico, la región se conforma por los territorios insulares emergidos y el mar que los separa o los une. Por tanto, estos dos elementos son indisociables a la hora del estudio de la red de comunicaciones que articula la región, obviamente centrándonos en el espacio temporal que abordamos. Por ello el análisis histórico de las redes no puede escapar de la función primordial que los caminos del mar cumplieron en la comunicabilidad del Archipiélago. A través del mar se comunicaban pueblos de la misma isla mediante el tráfico de cabotaje, las islas entre sí, tráfico interinsular, y las islas con otros ámbitos insulares o continentales, tráfico intercontinental. Pero, aún reconociendo este papel protagonista e incluso hegemónico de las vías marítimas en las islas, nosotros optamos por centrarnos en el estudio de las comunicaciones terrestres ya que son también fundamentales en la organización territorial interior, además de que, como objeto de estudio, existe una gran vacío o desconocimiento sobre las mismas, no sólo de su trascendencia o no, sino también de cuáles eran, cómo eran y qué funcionalidad tenían, entre otras cuestiones.

Así pues, la realización de este trabajo encuentra explicación en:

- un interés por los estudios territoriales.
- la defensa de la relación indivisible de la geografía y la historia como modo de explicación del pasado y el presente.
- la vocación de estudio de ámbitos regionales.
- el análisis de un tipo concreto de región, las islas, ámbito que constituye un eje primordial de los estudios y líneas de investigación del Departamento de Geografía de nuestra Universidad.

I.2 El marco conceptual

La actividad económica es un elemento esencial de toda sociedad, en el sentido de que constituye un factor básico de la organización del territorio. *El reconocimiento de las funciones que determinan dicha organización y de los flujos que alimentan esas funciones se convierten en un objetivo fundamental del análisis geográfico* (Puyol, R.; Estébanez, J. y Méndez, R., 1988:24).

Desde la perspectiva regional, *los ligámenes espaciales entre la organización y el territorio se desarrollan mediante una red de transportes que canaliza los flujos de mercancías, personas, capital e información* (Seguí, J.M. y Petrus, J.M., 1991:15). Los flujos se establecen entre centros y áreas a través de una infraestructura que sirve de soporte a su emisión y recepción. Por tanto, *el transporte es aquella parte del proceso de producción que prevé el traslado de mercancías y/o personas de un sitio al otro mediante la superación de las distancias* (Potrykowski, M. y Taylor, Z., 1984:11).

La cuestión de los flujos conduce al estudio del desarrollo económico, aunque no se sabe a ciencia cierta cuál es la relación exacta entre ambos, ya que es igualmente cierto que *el desarrollo económico es lo que, a su vez, propulsa la expansión y el desarrollo de los transportes, dentro de un contexto*

de relaciones mutuas, que redundan en beneficios netos tanto para la economía como para los transportes (D'entremont, A., 1997:349).

En consecuencia, la infraestructura más importante para la emisión de los flujos económicos es, sin duda, la de los transportes y las comunicaciones, pues establece una relación sinérgica con el territorio. Donde existen centros, entre los que ya circulan flujos, se instala una red de transporte para fortalecerlos y donde se instala una red de transportes aparecen centros inducidos por ella. Así pues, la infraestructura de transportes aparece como el esqueleto de la región económica ya que *sin el sistema de transportes la articulación territorial sería una falacia y predominaría la autarquía y un desarrollo económico del espacio, si lo hubiera, muy limitado* (Hernández, J.Á., 1993:49).

En este sentido conviene tener en cuenta que tanto el transporte de productos como la circulación de personas han estado sometidos a ciertos límites, que han variado a lo largo del tiempo. *In common with other aspects of the economic and cultural landscape, transportation networks change with periods of evolution and periods of revolution* (Norton, W., 1984:150).

La formación de la red viaria es producto de una serie de factores, entre los que tienen una gran importancia los de carácter histórico. Las actividades económicas no se localizan en la actualidad tal como lo hicieron en el pasado, ni esa localización responde tan sólo a la interacción de factores actuales. Por esa razón, se hace imprescindible prestar atención a la organización del espacio económico en el pasado e incorporar la perspectiva dinámica que requiere el reconocimiento del trazado de la red viaria, con la finalidad de detectar cambios y tendencias. *Processes may be interpreted as a set of rules that transforms map forms thorough time* (Norton, W., 1984:25).

No obstante, antes de proceder a presentar las fuentes y la metodología que hemos desarrollado en este trabajo de investigación, nos parece conveniente, en correspondencia con la declaración de intenciones que realizamos en el apartado dedicado a la elección del trabajo, señalar algunos de los enfoques desde los que se ha planteado el estudio de las redes de

transportes y comunicaciones en la Geografía. También defenderemos nuestra posición al respecto.

Siguiendo a J.M. Seguí y J.M. Petrus (1991), los tres tratamientos que diferenciamos en los enfoques actuales en geografía del transporte son: los enfoques cuantitativos, los enfoques sociales y la dimensión temporal en los estudios de transporte. Los enfoques cuantitativos tienen ya una larga tradición en Geografía y entroncan la geografía del transporte con los estudios de región económica. *Se analiza en ellos la interacción espacial entre ambas dimensiones, así como los rasgos estructurales de las redes* (Seguí, J.M. y Petrus, J.M., 1991:12).

En este marco, el proyecto locacional¹ se encuadra en la perspectiva cuantitativa, un proyecto que tiene como hilo argumental la identificación de las pautas de distribución espacial de las actividades económicas, complementadas con el estudio de los flujos (de personas y mercancías) y del desarrollo regional. Desde esta última premisa, la distancia resulta esencial, y *las relaciones pueden modelizarse en propuestas geométricas que cuantifican la importancia absoluta y relativa de los nodos, redes y flujos que conectan el origen y el destino de los intercambios* (Sánchez, J. L., 2003:83). Pero, al mismo tiempo, desde la perspectiva neoeconómica, la cuestión de los flujos conduce al estudio del desarrollo económico, porque *las primeras explicaciones sobre su génesis y su especialidad apuntan precisamente a su relación con los intercambios de mercancías* (Sánchez, J. L., 2003:84).

Con esta última idea conecta también el enfoque sistémico, que se ha utilizado en la geografía regional para estimular la interpretación estructural, e incorporarle una dimensión dinámica. *La región se conceptúa como un sistema regulado por los flujos materiales –de bienes, de personas-, e inmateriales –de información-, dentro de los propios límites regionales y con el exterior* (Ortega, J., 2000:483).

¹ La importancia que se otorgó al enfoque locacional en Geografía la refleja perfectamente el trabajo de P. Haggett: *Análisis locacional en la geografía humana* de 1976.

De esta forma, la incorporación del concepto de sistema ha permitido abordar el espacio funcional como un complejo, como un ente territorial dinámico, de base estructuralista. Son las funciones económicas las que determinan la organización regional.

En síntesis, las propuestas más interesantes desde el encuentro de enfoques que representan los postulados cuantitativos, neopositivistas, y el estructuralismo de origen marxista, se hallan en la concepción sistémica del espacio, en la que se integra el análisis de los flujos, y todo ello al servicio del desarrollo regional. *El sistema como conjunto de elementos interrelacionados, que tienden a especializarse y jerarquizarse, manteniendo un equilibrio dinámico sometido a cambios de estado*² (Méndez, R., 1997).

En relación con los enfoques sociales, *la geografía del transporte pone su énfasis en el hombre, el objeto que se mueve, y en su comportamiento, lo que constituye una forma alternativa y/o complementaria en los estudios de transporte* (Seguí, J.M. y Petrus, J.M., 1991:17). Desde este punto de vista, adquiere una nueva dimensión la vida local, que está condicionada por las estructuras globales, pero *éstas no flotan sobre los lugares concretos ni los sobrevuelan, sino que se apoyan en ella* (Sánchez, J. L. 2003:210). Estos lugares se construyen a partir de comportamientos individuales condicionados por sus entornos locales respectivos.

El espacio social no es unidimensional sino que se construye a escalas distintas, relacionadas entre sí; el análisis de los mecanismos que propician esta relación se convierte en uno de los principales temas de interés para la Geografía y con ella, precisamente, está relacionada la dimensión temporal, que permite estudiar cómo los desplazamientos en el territorio tienen un tiempo determinado y distinto para cada uno de los que se desplazan, en función de una serie de características personales y sociales.

Desde la primera de las perspectivas señaladas, el análisis sistémico, intentaremos incluir en esta Tesis Doctoral, en el apartado de análisis a escala

² Una de las más completas referencias a la concepción sistémica que debe prevalecer en los estudios de geografía económica la presenta esta obra de R. Méndez.

isla, una referencia a la descripción de la estructura interna del espacio insular y a las pautas de localización mostradas por sus diferentes actividades, de forma que los flujos que garantiza la red viaria quedarán identificados como factores explicativos de tal situación.

Desde el punto de confluencia entre los enfoques sociales y temporales, trataremos de defender las diferentes escalas de análisis (cronológico y espacial) que hemos establecido, con la intención de diversificar las explicaciones, preocupándonos por los problemas. Nos proponemos caracterizar los cambios, los procesos de transformación que afectaron al paisaje y a sus protagonistas, en el período de análisis que hemos escogido, centrándonos en el análisis de los trazados y la modelización de la red resultante.

Sobre este marco conceptual convenimos que el estudio de la redes de comunicaciones obliga a considerar, al menos, tres aspectos destacados: la morfología, la dinámica y los flujos de personas y mercancías. Nosotros sólo estudiamos los dos primeros ya que el análisis de los flujos resulta poco factible en el momento actual por la falta de datos que existe para el espacio físico y temporal que trabajamos, pues las fuentes de información destacan por su escasez y dispersión. A pesar de la gran labor historiográfica en la reconstrucción de la historia local, estas aportaciones se caracterizan por su parcialidad geográfica, ya que hay mucha información para algunos lugares mientras que se mantienen importantes lagunas en otros. Esto no nos permite evaluar de forma fidedigna el tráfico por la red caminera. Además hay pocas referencias, casi siempre tangenciales, a las vías de comunicación utilizadas para el comercio insular terrestre, conocemos los puertos de salida y entrada, el origen y el destino pero no el camino.

Los fundamentos teóricos del presente trabajo enlazan con las propuestas de análisis regional del territorio, y más concretamente con una de sus vertientes, el análisis diacrónico de sus transformaciones espaciales, o los procesos de construcción y transformación del territorio (Morales, G., 1992; Santana, A., 1992). En este sentido, el estudio evolutivo de la red de

comunicaciones terrestres obtiene especial relevancia para la interpretación de las estrategias y los procesos de apropiación territorial y los consiguientes cambios en el paisaje.

1.3 El estudio de la caminería

En España, el estudio de los caminos y su implicación territorial se encuentra bien representado en múltiples publicaciones, fundamentalmente realizadas por ingenieros de caminos, historiadores, y, en menor medida, geógrafos. Cabe destacar las aportaciones de G. Menéndez Pidal con sus obras *Los caminos en la Historia de España* (1951) y *España en sus caminos* (1992), además de numerosas referencias en su dilatada producción bibliográfica. Destacan además las obras *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, (1984) volúmenes I y II y *La edad de oro de las diligencias* (1991) de Santos Madrazo. También J.I. Uriol Salcedo analiza la evolución caminera en el territorio peninsular en su libro *Historia de los caminos de España* (1992). Las anteriores publicaciones realizan estudios generales, pero también existen trabajos territoriales locales, como por ejemplo *Evolución histórica de los itinerarios del Noroeste en la Comunidad de Madrid* (1990) de J.M. Menéndez Martínez, T. Sánchez Lázaro y L. Marceñido Ferrón; *Historia de las Vías de Comunicación en Gipuzkoa, Antigüedad y Medioevo* (1991) de E. Barrena Osoro; *El territorio y los caminos en Galicia. Planos históricos de la red viaria* (1992) de C. Nárdiz Ortiz; *El camino de Santiago. Vías, estaciones y señales* (1993) de A. Soria y Puig *et al.*; *Los Caminos de Santiago y el Territorio* (1993) de M.P. Torres Luna; A. Pérez Alberti y R.C. Lois González; *El Camino de Andalucía. Itinerarios históricos entre la Meseta y el Valle del Guadalquivir* (1993) de J.M. Menéndez Martínez y M^a M. Gil García y *Caminos Reales de Asturias* (2000) de Pisa Menéndez, entre otros. Relacionada con las disposiciones que en España han regulado y regulan la materia específica de caminos y carreteras, destaca la obra *Historia de la*

legislación española de caminos y carreteras (1982) de P. García Ortega, en la que se efectúa un amplio análisis de la evolución legislativa en este aspecto.

Merece especial mención los congresos internacionales de Caminería Hispánica dirigidos por el profesor D. Manuel Criado de Val, Presidente de la Asociación Internacional de Caminería, y publicados por AACHE Ediciones. De estos congresos se publican las Actas que se han convertido en una fuente de consulta indispensable en este tema, ya que se aborda el fenómeno caminero desde muy diversos puntos de vista como la caminería física, histórica, literaria... de España e Hispanoamérica fundamentalmente.

Para el territorio americano señalamos la publicación *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas* (1992) de Ramón María Serrera e *Ingeniería española en Ultramar [siglos XVI-XIX]*, volúmenes I y II, de Ignacio González Tascón.

En Canarias, en lo que respecta a estudios concretos sobre la red caminera fue pionera nuestra tesis de licenciatura *Los caminos de Gran Canaria*, publicada en 1997, única que realiza un estudio integral a escala insular, y que profundiza en el análisis histórico del paisaje realizado por A. Santana en su tesis doctoral. Sobre el Archipiélago en general no hay un estudio detallado de la red de comunicaciones terrestres, ello demuestra que este tema ha despertado poca atención historiográfica, sólo la aportación de J.R. Núñez Pestano sobre los *Caminos Reales*, publicada en el tomo III de la *Gran Enciclopedia Canaria* (1995:742-746), ofrece un primer acercamiento a esta materia en el ámbito regional.

Para Gran Canaria también señalamos el libro *La rueda en Gran Canaria*, (1968 y 1997) de J.M. Alzola González, que nos acerca al período de aparición de los primeros medios de transporte, realizando algunas reflexiones sobre el estado de los caminos en el pasado, aunque en ningún caso nos habla de trazados. También de J. Suárez Betancor existe una publicación, resumen de una conferencia titulada *Evolución de las comunicaciones terrestres en Gran*

Canaria. Los Caminos Reales (1993), en la que se realiza una aproximación al tema referido, y un trabajo inédito sobre cartografía a escala 1:10.000.

Para la isla de Tenerife las reseñas más importantes las da el *Estudio histórico del Camino Real de Chasna*, de J.R. Nuñez y M. Arnay [Coord.] (2003), en la que se desarrolla un apartado muy interesante titulado *Las comunicaciones terrestres en Tenerife*. También C.R. Pérez Barrios (2004) publica *Las redes de comunicación terrestre en Arona [Tenerife]* (2004) que responde a un detallado estudio comarcal. Del año 1999 data un trabajo dirigido por J. F. Delgado Gómez titulado *Aproximación a un estudio histórico-didáctico sobre los caminos reales en Tenerife*, que como su propio nombre indica, desarrolla un acercamiento a este tema, con un fin didáctico.

Para la isla de La Palma J.Á. Hernández Luis en su libro *Transporte y red viaria en la isla de La Palma* (1993) dedica un capítulo a la situación de la infraestructura de transporte en la etapa anterior a la construcción de las carreteras. Además, el Cabildo de la isla palmera, al igual que el de La Gomera, han editado sendos mapas, muy detallados, de la red de caminos para la práctica del senderismo, que tienen como base las antiguas vías de comunicación terrestres.

Sobre la temática caminera en la isla de Fuerteventura sólo encontramos un trabajo, el de A. Santana Santana y C. Moreno Medina (1995), titulado "La red de caminos tradicionales de Fuerteventura: bases geográficas para su estudio" en *VII Jornadas de Historia de Fuerteventura y Lanzarote*.

Para el resto de las islas, los caminos y su articulación espacial sólo han sido tratados indirectamente, siempre como apoyo a la realización de otros trabajos. Sin embargo, sí se han realizado proyectos de estudio y actuación en los caminos con vistas a su habilitación como senderos turísticos, por iniciativa de los cabildos insulares y del gobierno autónomo, financiados por la Unión Europea. Por último, y en relación al aprovechamiento y disfrute de los antiguos caminos, se han realizado diversas guías de campo donde se describen los trazados de estas rutas, así como aportaciones en la prensa local. Entre las

primeras cabe destacar la *Guía de senderos de Gran Canaria* (1995) de A. Santana Santana y C. Moreno Medina (Coordinadores, 1994) y la *Guía oficial de Senderos de Lanzarote* (2002) de A. González Morales, A. Naranjo Cigala y C. Moreno Medina.

Desde la publicación de nuestra tesis de licenciatura hasta la actualidad, observamos que han aumentado considerablemente las guías de senderos o las descripciones parciales de algunas rutas. Sin embargo, sigue percibiéndose, en la producción científica, un déficit en las investigaciones sobre este tema, hecho que nos animó a, modestamente, salvar ese vacío teórico y analítico, y acometer este trabajo de investigación.

I.4 Objetivos e hipótesis de la investigación

Como afirmó J. A. Fernández Ordóñez *los caminos son quizá las obras más influyentes en la formación y transformación del territorio* (Nárdiz, C., 1992:16). Desde esta perspectiva, el conocimiento de estas vías de comunicación y su importancia en el comportamiento territorial de las sociedades resulta especialmente atractivo como objeto de análisis. Sobre todo en las regiones insulares en las que, según muchos autores, la organización viaria presenta mayores dificultades: *...la distancia existente entre la isla y el continente más próximo y la limitación de su espacio físico, trae consigo una clara dependencia externa y hace de la utilización de los medios de comunicación una condición indispensable para el desarrollo económico y social del territorio insular* (Pulido, T. y Utrilla, L., 1985:286).

Pero desde nuestra visión nos centramos, en la línea de la nueva geografía histórica que intentamos seguir, más en los problemas de interpretación que en las descripciones estáticas (Ortega, J., 2000:395) de carácter historicista. Por ello, desde un primer momento, nos planteamos una serie de preguntas que nos ayudaron a abordar mejor nuestro tema de estudio, tales como:

- ¿de qué manera influyó la insularidad en el trazado de las redes camineras?
- ¿fue esta insularidad la responsable de la diferenciada ordenación del primer trazado viario en Canarias?
- ¿qué elementos intervienen en la distinta conformación de las redes camineras insulares?
- ¿fueron determinantes las peculiaridades orográficas para frenar el desarrollo de una red de comunicaciones evolucionada?
- ¿eran las dimensiones insulares las que originaban que no hubiera, verdaderamente, barreras viarias?
- ¿era el mar el que ofrecía un medio relativamente barato y fácil para desplazar mercancías, alterando así las limitaciones geográficas sobre la actividad económica y la organización social en los espacios insulares?
- ¿es la propia conformación insular la que favorece la intermodalidad en la red de comunicaciones o, por el contrario, es esta conformación un impedimento a la intermodalidad?
- ¿era el medio insular una garantía para que el alcance de la comunicación fuera más amplio?
- ¿están las islas bien comunicadas interiormente?
- ¿cómo interpretamos la distribución del poblamiento insular?
- ¿qué relevancia tiene el devenir histórico en la conformación de la red?
- ¿qué importancia tiene la estructura caminera en el desarrollo económico del espacio en el que se desarrolla?
- ¿qué diferencias encontramos entre las distintas redes viarias del Archipiélago?...

A partir de estas preguntas nos propusimos alcanzar los siguientes objetivos:

- Comprender y explicar, en sus coordenadas espaciales y temporales, los factores y procesos que determinaron la construcción de la red de caminos del Archipiélago.
- Analizar los condicionantes naturales e históricos de la red de caminos.
- Definir las características morfológicas de la red viaria.
- Interpretar la articulación territorial que origina el funcionamiento de la red viaria y de su relación con los distintos modelos formulados en relación con las etapas de desarrollo económico.
- Establecer las relaciones oportunas entre el sistema productivo, el desarrollo regional, la evolución del poblamiento y las características de la red viaria.
- Reconstruir cartográficamente las redes de senderos a escala regional, ejemplificando tres casos a escala insular y local, en esta última hasta la realización de un inventario de su estado actual.
- Elaborar modelos explicativos de los tipos de redes.

De este modo, a partir de la reflexión realizada desde los presupuestos geográficos en que se inspiran nuestro trabajo, de las preguntas que nos hicimos y de los objetivos que nos propusimos nos fuimos planteando una serie de cuestiones que, con el tiempo, fueron formalizándose hasta adquirir la condición de hipótesis, que creemos haber verificado con los resultados del trabajo realizado en esta Tesis Doctoral, y que exponemos a continuación:

- las Islas Canarias, a pesar de sus marcados rasgos diferenciales, participan de la lógica común de los procesos de colonización de los espacios insulares y su poblamiento se explica, básicamente, a partir de los denominados Modelo Mercantil de Vance y Modelo de Etapas de Desarrollo de Rostow-Taffe.
- el desarrollo de los procesos de poblamiento, y por tanto, de la construcción de la red caminera, está condicionado por la distribución de los recursos insulares reconocidos como tales por los pobladores que se establecen en las islas a partir del siglo XV y que se mantiene estable a lo largo del tiempo.
- el deficiente grado de desarrollo de la red caminera no se explica sólo por el efecto físico de la insularidad y de su agreste relieve, que sin duda influye notablemente, sino también por el desarrollo del modelo mercantil de poblamiento que explica que la red de caminos se organice con el objeto de extraer los recursos y no de cohesionar el territorio.
- la condición archipelágica explica el desarrollo diferencial de las redes camineras de las islas, pudiéndose distinguir entre islas centrales e islas periféricas, lo que es un reflejo de la doble insularidad que se reconoce en Canarias.

I.5 Aspectos metodológicos

I.5.1 Fuentes

Un rasgo distintivo de la geografía histórica ha sido y sigue siendo el recurso a fuentes de información que exigen un tratamiento historiográfico. La peculiaridad de estas fuentes, su dispersión, su carácter a-sistemático, imponen normas metodológicas de tratamiento e interpretación que delimitan el campo de esta rama de la Geografía y que establecen su vinculación con la Historia. *De hecho,*

la geografía histórica como práctica pertenece en similar medida a geógrafos e historiadores. Ambos confluyen sobre el espacio histórico, el espacio de las sociedades del pasado (Ortega, J., 2000:394).

En este sentido, adquieren una dimensión especial en esta Tesis, las representaciones gráfica y cartográfica, la reconstrucción a través de la imagen, una de las parcelas de este trabajo de investigación que más hemos cuidado. El acopio de un gran volumen de documentación cartográfica de los archivos, la utilización de la fotografía aérea correspondiente a los vuelos más antiguos y, fundamentalmente, el trabajo de campo, que desarrollamos para cotejar y definir con precisión el trazado de la red, sus materiales, sus características, su estado de conservación, etc., han constituido los procedimientos de mayor relevancia para la culminación del trabajo.

Con esta aportación aspiramos a asentar los fundamentos para elaborar una metodología de análisis de la red de comunicaciones terrestres válida para la interpretación de la evolución de las mismas, basada fundamentalmente en dos partes. Una primera en la que es esencial el análisis del medio físico y una segunda en lo que lo es la componente histórica del territorio. Esta última se realiza mediante el análisis de las fuentes documentales, censales, bibliográficas y cartográficas apoyadas en la verificación espacial a través de un exhaustivo trabajo de campo.

Debido a las características de la investigación planteada, se hace imprescindible la consulta de muy diversas fuentes de información y documentación. Máxime cuando los silencios que mantienen los textos para largos siglos se alternan con retazos indirectos, discontinuos y borrosos de las distintas situaciones viarias que caracterizan las diferentes fases que comprende el desarrollo histórico de los caminos.

Como consecuencia de lo anterior, las fuentes consultadas son de diverso tipo y origen. Podemos distinguir cinco clases de fuentes, todas ellas de gran valor para la investigación: las documentales, las censales, las bibliográficas, las cartográficas y el trabajo de campo. Las documentales engloban diversos

documentos impresos y de archivos. Los recuentos y censos utilizados nos acercan a la reconstrucción de la distribución de la población, un factor básico para la articulación de la red viaria. La bibliografía consultada conforma un largo viaje por escritos de distinta naturaleza, tratando aspectos que incluyen el medio natural, historia, población, transportes, economía e ingeniería, entre otras materias. Las fuentes cartográficas utilizadas han jugado un papel insustituible en nuestra investigación y van desde los mapas y planos históricos hasta la cartografía militar producida sobre Canarias en nuestro siglo, así como la del Instituto Geográfico Nacional. Consultamos además croquis, planos y mapas elaborados para fines diversos, pero que aportaban algunos datos relacionados con el trabajo que hemos desarrollado. Todo ello se complementó con numerosas salidas al campo, en las que se llevaron a cabo los ajustes necesarios de trazado y características de la red, apoyados en la documentación previamente consultada y en la valiosísima colaboración de nuestras gentes, verdaderos archivos vivientes sobre caminos, sendas y veredas.

A continuación, procedemos a detallar algunas de las fuentes de información que se revelaron más importantes en la elaboración de esta Tesis.

1.5.1.1 Fuentes documentales

Las fuentes documentales impresas consultadas adquieren vital importancia por la valiosa información histórica que aportan; si bien las referencias sobre caminos son escasas, sí nos introducen en el complejo mundo de la organización social y económica donde los anteriores se desarrollan. El análisis de las crónicas de la conquista, los repartimientos y las distintas ordenanzas insulares son fundamentales para la interpretación de los primeros años después de la conquista de las islas.

Además, se realizaron consultas directas de documentos de gran interés en los archivos radicados en nuestra isla (Archivo Histórico Provincial de Las Palmas - A.H.P.L.P.-, Archivo del Museo Canario -A.M.C.-, Archivo Municipal de

Santa María de Guía - A.M.G.-). La información que por lo general aportan estos documentos consiste en informes sobre estados y composiciones de los caminos, contratos, autos de deslindes, censos locales, inventarios de recursos, legislación y diversas descripciones.

I.5.1.2 Fuentes censales

Parte esencial en la presente investigación es el estudio evolutivo de la distribución real de la población, en tanto que una de las funciones básicas de los caminos es facilitar la comunicación entre los núcleos de población. Para ello es fundamental la consulta de las fuentes censales que se han elaborado en Canarias. Aunque el tratamiento de los datos censales presenta un número considerable de problemas, debido a los criterios seguidos y a los generados por los propios de la estadística, sí nos acercan a una visión aproximada de la localización y del contingente poblacional que habitaba las islas.

Por siglos existen diferentes censos, recuentos o estimaciones poblacionales de los que utilizamos, por su idoneidad, los siguientes:

- Siglo XVI: Contamos con el primer censo oficial de 1585 en el que se aporta información sobre la población y distribución por parroquias.

- Siglo XVII: Destacamos el recuento por municipios y en 1688 un censo del Obispado (Sánchez, J., 1975) en el que aparecen datos de población de la práctica totalidad de las cabeceras municipales actuales en vecinos.

- Siglo XVIII: Resaltan las "*Constituciones...*" de 1737 del Obispo Dávila, en las que se realiza la primera distribución detallada de la población de Canarias, el primer Nomenclátor. Y además la *Descripción geográfica de las Islas Canarias [1740-1743] de Don Antonio Riviere* (Tous, J., 1997).

Siglo XIX: Las fuentes que aportan datos poblacionales aumentan en número y en calidad, pero destaca el "*Diccionario...*" de P. de Olive (1865).

Sin embargo, los datos censales se caracterizan por las muchas deficiencias e imprecisiones que presentan. A esto debemos añadir que, frecuentemente, la población se agrupa por Municipios o Partidos Judiciales, lo cual dificulta el análisis locacional.

1.5.1.3 Fuentes cartográficas

Al estudiar un fenómeno espacial, es necesario contar con diversas ayudas que nos permitan visualizar los datos que analizamos para así realizar interpretaciones lo más correctas posible. Entre estas herramientas se encuentran los mapas, por lo que la consulta o elaboración de los mismos resulta imprescindible en cualquier investigación. Atendiendo a nuestro objetivo hemos recurrido a los siguientes:

- Mapas topográficos: El Mapa Militar de España: E. 1:50.000 es el documento cartográfico base del trabajo propuesto, aunque para los trabajos de localización de entidades y trazados se recurrió a diversas escalas: 1:100.000 y 1:25.000.
- Mapa de pendientes: Como no se ha elaborado un mapa de pendientes con criterios o intervalos adecuados a los fines de nuestra investigación y a una escala que fuese representativa para abordar el trabajo, y debido, además, a la vital importancia que este elemento tiene para la configuración de la red de caminos, se confeccionó un mapa de pendientes a escala 1:50.000 al comienzo del trabajo, siguiendo criterios orientados a los usos del territorio y en consecuencia con las pendientes máximas por las que pueden transitar personas, animales u otros medios de transporte.

- Cartografía Geomorfológica: El Mapa de las formas del relieve de Gran Canaria, a escala 1:100.000 (Hansen, A. y Santana, A., 1990) y el Mapa Geomorfológico del Proyecto "Parque Nacional del Nublo" a escala 1:25.000 realizado por los mismos autores han sido la base del estudio que se ha realizado en cuanto a las morfoestructuras. Para Fuerteventura destaca la cartografía geomorfológica generada en el estudio *La evolución del relieve de Fuerteventura* (Criado, A., (1991). Para la isla del Meridiano la desarrollada en la publicación *Los paisajes naturales de la isla de El Hierro* (Fernández, L., 1989) y en el artículo *Geology and volcanology of La Palma and El Hierro, Western Canaries* (Carracedo, J.C., et al, 2001).

- Cartografía de Transformaciones Espaciales: En este apartado, fundamental para el conocimiento de las claves históricas de los cambios territoriales acaecidos en el espacio insular grancanario, el estudio cartográfico realizado por A. Santana Santana en su obra *Evolución del paisaje de Gran Canaria* (2001), ha sido la fuente única de consulta. En ella se analizan los procesos de transformación del paisaje de la isla a partir de la reconstrucción de los recursos naturales para sociedades agrosilvopastoriles.

- Mapa de Topónimos: Para la localización de las entidades y trazado de los caminos, la toponimia es una información esencial; en definitiva, implica la correcta localización espacial de los datos. En este cometido fue inestimable la consulta de los mapas toponímicos a escala 1:10.000 de Fuerteventura, Gran Canaria y El Hierro y las obras de Trapero, M. et al, *Toponimia de la isla de El Hierro. Corpus Toponymicum* (1997); los Catálogos Toponímicos de la isla de Fuerteventura por municipios publicados por el Cabildo de aquella isla y, por último, la obra *Toponimia de Gran Canaria* realizada por varios autores.

- Cartografía Histórica: En esta temática se consultaron diversos mapas, planos e incluso croquis, algunos insertos en distintos trabajos o documentos históricos

y otros con entidad propia. Entre estos últimos cabe destacar los mapas elaborados por el ingeniero D. Antonio Riviere entre 1740 y 1743 (Tous, J., 1997), los de Tomás López en 1780 y el mapa de Francisco Coello, publicado en el *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar. Canarias (1845-1850)* de P. Madoz (1986). En resumen, toda esta información que nos proporciona la cartografía histórica es de gran valor, y en algunos casos definitiva para la elaboración del estudio.

1.5.1.4 Fuentes bibliográficas

Dada la singularidad temporal del estudio, las fuentes bibliográficas constituyeron una herramienta de primer orden. La utilización de un número elevado de publicaciones cuya recopilación nos ha ocupado durante muchos años es otro factor más, sin cuyo concurso no hubiera sido posible llevar a término esta investigación. Fue necesario que acudiéramos a trabajos históricos ya elaborados, porque carecemos de formación en Arqueología y en Paleografía, lo que nos obligó a trabajar, de algún modo, con fuentes secundarias, sobre todo en lo que se refiere a la primera etapa de construcción de la red viaria.

También fue indispensable que hiciéramos una relectura de la bibliografía en clave geográfica, es decir, que rescatáramos de la documentación la información territorial que contenía, que la ordenáramos, clasificáramos, cartografiáramos e interpretáramos.

La producción bibliográfica sobre Canarias en estos momentos es realmente notable, y abarca un amplio abanico del conocimiento científico. Si bien esa bibliografía puede considerarse extensa, no ocurre lo mismo con la relativa al tema que estudiamos. Por ello reseñamos aquí aquellas obras que, indirectamente, ofrecen datos para la mejor interpretación del fenómeno viario en el Archipiélago. En primer lugar, cabe destacar la valiosa información que aportan las obras históricas, fruto del esfuerzo realizado por los historiadores para recuperar e interpretar la documentación escondida en nuestro pasado. Sin

duda, esta labor histórica permite un mejor y rápido acercamiento a dichas fuentes, y se extrajo de ellas la información relacionada con los procesos evolutivos de la red caminera. Las obras en las que se transcriben y analizan los protocolos notariales del siglo XVI proporcionan referencias concretas de caminos, aunque no directamente sobre trazados. Estas obras, unidas a las diversas aportaciones históricas y arqueológicas que describen y analizan el mundo prehispánico y el desarrollo de la conquista castellana, nos permiten realizar un acercamiento al objeto de estudio.

Las referencias bibliográficas sobre el siglo XVII y XVIII en materia de caminos son bastante escasas, por no decir nulas; algunas referencias aisladas y poco más.

Para abordar el panorama en el siglo XIX existe una gran cantidad de descripciones, sobre todo de viajeros y de aquellos intelectuales isleños preocupados por estudiar y dar a conocer nuestra idiosincrasia, que nos describen el estado y los trazados de nuestras vías, aunque sea indirectamente, y casi siempre para enfatizar el mal estado en que se encuentran. Llamamos la atención las obras de Olivia Stone *Tenerife y sus seis satélites*; la de R. Verneau, *Cinco años de estancia en las Islas Canarias*, y la de John Whitford, *Las Islas Canarias. Un destino de invierno (1890)*, en las que narran su largo periplo por nuestras islas y caracterizan casi todos los lugares de nuestra geografía. Además destaca la guía de Samler Brown de *Madeira, Islas Canarias y Azores*, que aporta excursiones detalladas por todas las islas. Como se observará en la bibliografía, los títulos publicados específicamente sobre la temática que nos ocupa y referidos a Canarias en general son casi inexistentes, por lo que en este sentido su valor como fuentes consultadas se limita a aportaciones indirectas.

Por último, el desarrollo pormenorizado de la red viaria de un municipio concreto de Gran Canaria, el de Santa María de Guía, pudimos efectuarlo gracias a la consulta sistemática del propio archivo municipal, un tipo de fondo documental al que es necesario recurrir cuando interesa trabajar a mayor escala. Aparte se realizó una exhaustiva recopilación y utilización de material

cartográfico, fotográfico (aéreas y ortofotos) y, sobre todo, de una intensísima labor de campo realizando numerosas entrevistas a los últimos paisanos que frecuentaron aquellos caminos, sobre todo pastores y arrieros.

En relación con estas fuentes de información, hemos de señalar que, de las peculiaridades señaladas, se derivan algunas dificultades. En primer lugar, las fuentes son incompletas. Es posible disponer de un ingente volumen de información para un ámbito geográfico concreto, o para una etapa cronológica determinada, pero no para el conjunto, lo que ha dificultado las comparaciones.

La insularidad también influye en la dispersión de las fuentes, siendo constante el trasiego entre unas islas y otras en busca de documentos, mapas, fotografías o personas que pudieran aportarnos algo de información.

1.5.2 Metodología

A la hora de emprender una investigación sobre vías de comunicación y el establecimiento de modelos territoriales se presentan distintas posibilidades de estudio, que en líneas generales pueden reducirse a dos: localizar e identificar fragmentos de caminos correspondientes a las épocas históricas, o bien repasar las fuentes documentales de tales épocas, extrayendo de las citas cualquier dato que permita reconstruir la red viaria para completar las aportaciones que se hubieran realizado, o para confirmarlas o enderezarlas, procurándoles un contexto temporal o espacial más preciso. Nosotros intentamos conjugar ambas.

El ámbito de estudio que proponemos, el Archipiélago Canario, y los ambiciosos objetivos que hemos planteado, nos han obligado a desarrollar un esquema metodológico en el que se combinan distintas formas de aproximación a este objeto geográfico.

Somos conscientes de que los conjuntos espaciales encierran distintos órdenes de magnitud y que todos ellos tienen una gran importancia. De forma sintética, podríamos decir que en nuestro estudio se combinan los conjuntos de tercer, cuarto, quinto y sexto orden, es decir, los que tienen una dimensión de

varios centenares de kilómetros, como el Archipiélago, en su conjunto, hasta los de varios centenares de metros, como el de determinadas áreas del municipio de Santa María de Guía. Es decir, planteamos el reconocimiento regional, insular y local del funcionamiento de la red caminera.

Para poder llevar a cabo la aproximación geográfica a estos conjuntos espaciales de distinto orden de magnitud hemos combinado distintas escalas de representación o, lo que es lo mismo, hemos utilizado distintas reducciones matemáticas entre las dimensiones reales en la superficie terrestre y las dimensiones que éstas representan en el papel, de forma que el estudio se enriquece con las distintas aproximaciones. El mapa a gran escala, correspondiente al área recorrida por un determinado tramo de un camino, es mucho más detallado que el mapa a pequeña escala, que utilizamos para representar el conjunto archipelágico, ahora bien, la riqueza de enfoques que supone la combinación de este tipo de aproximaciones cartográficas es la que nos permite entender la articulación de la red. El carácter determinante de la escala a la que se producen los procesos y en la que se materializan las configuraciones espaciales constituye un estímulo esencial en la renovación del utillaje geográfico y en el establecimiento de los enfoques más adecuados para el entendimiento y explicación del mundo (Ortega, J.,2004;38).

En conclusión, podríamos decir que la diversidad de escalas de análisis nos hace comprender, simultáneamente, el conjunto del fenómeno y, cuando aumentamos la escala, los detalles que refuerzan el carácter patrimonial de la red y que confieren al trabajo una dimensión aplicada, objetivo que perseguimos en esta investigación.

Con el fin expuesto se plantea, en un primer apartado, el análisis de la red en el Archipiélago en el siglo XIX, porque es el momento de máximo desarrollo de la misma y el espacio temporal en el que se producen los mayores cambios, dado que a finales del mismo aparecen las carreteras. Con ello obtenemos la visión regional que da coherencia al conjunto.

En segundo lugar, se analizan tres islas que constituyen un adecuado ejemplo de los modelos que hemos definido en la etapa anterior. Fuerteventura, Gran Canaria y El Hierro fueron las islas elegidas. Ellas nos permiten desarrollar la aproximación insular al estudio de la evolución de la red, desde finales del siglo XV hasta el siglo XIX.

Por último, se estudia la red caminera en el municipio de Santa María de Guía en Gran Canaria, estudio que aporta la visión local del fenómeno. En este municipio se aúnan una serie de circunstancias que lo hacen modélico para nuestra investigación. Su ubicación, al norte de la isla, su considerable superficie, su numerosa población, su posición en la jerarquía insular como cabecera comarcal y partido judicial y, fundamentalmente, la diversidad de sus tierras, dado que se extiende desde el mar hasta la cumbre. Todo ello genera una cierta complejidad que da valor al análisis y a los resultados obtenidos.

Dado que hemos analizado la red en este lugar, metro a metro, queremos aprovechar la investigación para plantear su dimensión aplicada, es decir, para conseguir unos resultados que puedan ser utilizados como herramienta de consulta en aquellos campos relacionados con la planificación u ordenación territorial y con el disfrute de los ciudadanos de un bien público tanpreciado como el de nuestra red caminera. Desde esta perspectiva, la dimensión adquirida por los componentes patrimoniales del espacio geográfico constituye hoy un objetivo principal de nuestra disciplina. La geografía tiene mucho que aportar a la acción social en la tarea de identificación y valoración patrimonial y medioambiental, así como en su entendimiento riguroso (Ortega, J.,2004:51). La Tesis que defendemos intenta, por tanto, contribuir también en esta tarea.

Desde esta triple perspectiva de estudio, la primera labor a la que lógicamente debía dirigirse el trabajo era a la del conocimiento del preciso estado de la cuestión dentro de la producción bibliográfica sobre Canarias. Con este primer objetivo se revisó y extractó un amplio volumen de publicaciones, no porque el tema ocupara un puesto importante en la bibliografía sino, muy al contrario, porque los datos o indicios indicativos de la realidad viaria canaria se

hallaban dispersos y diluidos en otras problemáticas, con acusados vacíos, y el tratamiento de dicha materia es muy ocasional y siempre parcial. Este estado de la cuestión obligó a analizar un volumen de publicaciones, además de amplio, bastante diverso, tanto en su carácter -histórico, arqueológico, antropológico, etc.- como en su temática.

Toda esta labor recopilatoria se compiló cartográficamente generando una cartografía que se completó con intensas jornadas de campo. El resultado fue un compendio de mapas a diferentes escalas y, obviamente, con un mayor grado de precisión y de calidad informativa en la medida que descendíamos de la escala regional a la insular y por último a la local.

I.5.2.1 Esquema general de la metodología

La red de caminos es la resultante espacial y formal de la relación entre el hombre y el medio en que se desenvuelve a lo largo del tiempo. En concreto, entre la necesidad del hombre de comunicarse con sus congéneres, y entre aquél y los recursos naturales y los lugares donde se asientan. Esta relación se plasma en numerosos elementos que nos proporcionan las claves para analizar los procesos que conllevan su progresión y las transformaciones que origina. La metodología aplicada está orientada a alcanzar los objetivos propuestos, desarrollando un método de estudio que permita apoyar el análisis histórico tradicional con el valor de otros factores de orden físico, que ejercen una enorme influencia en el origen, el desarrollo y la destrucción, en algunos casos, de la red de caminos y en consecuencia de la esencia del propio Archipiélago.

I.5.2.2 Técnicas empleadas

La consideración de las diferentes técnicas empleadas nos permite realizar una aproximación sistemática al objeto de estudio. Se realizan diferentes aproximaciones al tema en cuestión, valiéndonos de las técnicas que hemos

entendido más eficaces para que la labor investigadora y de toma de datos sea lo más efectiva posible (análisis de fuentes documentales y bibliográficas, fotointerpretación, estudio cartográfico y trabajo de campo).

I.5.2.2.1 Análisis documental y bibliográfico

Como primer paso, todo trabajo de investigación consiste, casi ineludiblemente, en la recopilación y posterior análisis de las fuentes bibliográficas y documentales. El acercamiento a la bibliografía disponible tuvo varios niveles. El primero de ellos, dirigido a la necesidad de reconstruir el estado y evolución de la red de comunicaciones terrestres desde en el siglo XIX a escala regional, desde finales del siglo XV hasta el siglo XIX a escala insular y, en el momento actual, a escala local o municipal. En este apartado cumplen una función importante el grupo de referencias y citas históricas que van desde los escritos que describen y profundizan en el estudio la etapa prehispánica y la posterior conquista castellana, hasta las obras de los viajeros, algunos de ellos científicos que visitan y describen la Isla durante los siglos XVIII y XIX.

El segundo lo componen una serie de estudios, más recientes, referidos a análisis concretos de los caminos en general, y proyectos en que los anteriores se hayan visto afectados de alguna u otra manera.

El resto de la documentación bibliográfica consistió en obras específicas acerca de Canarias en general, de las islas individualmente o trabajos sobre municipios o comarcas, que ayudan a explicar y analizar el trazado de la red y las múltiples interacciones que se establecen según la dinámica de la misma.

I.5.2.2.2 Interpretación de fotogramas aéreos

Con el objetivo de verificar y analizar el trazado de los caminos, se acudió, a escala insular y municipal, en aquellos casos en los que existía esta posibilidad, a la técnica de la fotointerpretación. Se utilizaron algunos fotogramas del vuelo

de 1957 del Catastro de la Riqueza Rústica. Asimismo se consultaron los vuelos en blanco y negro de 1960, 1977 y 1989 y la fotografía en color y ortofotos de 1987, 1996 y 1998. Los resultados se apoyan posteriormente en un mapa topográfico previo al proceso de digitalización.

I.5.2.2.3 Análisis cartográfico y trabajo de campo

En esta Tesis Doctoral, la cartografía desempeña un papel primordial. La representación cartográfica es el apoyo fundamental de la investigación, hasta tal extremo que la propia Tesis podría sintetizarse en el conjunto de sus mapas.

Las imágenes cartográficas dan forma a las representaciones en el sentido clásico y primigenio de la disciplina. La Geografía nos proporciona la imagen gráfica del territorio a modo de representación o de pintura. Desde esta perspectiva, los mapas de la investigación desarrollada cumplen una doble función. La primera, como técnica de análisis en sí mismos y, la segunda, como instrumento eficaz de expresión de los resultados. En definitiva, la cartografía analítica y la de síntesis se combinan, facilitando en gran medida la interpretación territorial del fenómeno que estudiamos.

Han sido objeto de consulta diversos mapas, planos y croquis a distintas escalas, procedentes de los diferentes archivos, de colecciones privadas y de los distintos proyectos de obras sobre caminos que se han realizado hasta la fecha.

Ligada directamente a la cartografía, la toponimia constituye una fuente de información sumamente valiosa, ya que describe lugares, hechos o anécdotas relacionados con ellos. La interpretación de los mismos o la búsqueda de aquellos que en la actualidad no se utilizan ha sido fundamental para la investigación de los itinerarios que se nos mostraban más problemáticos por su poco uso o por su desaparición.

Para la escala regional el objetivo es definir, cartografiar y analizar la red buscando los modelos explicativos territoriales. Para ello decidimos cartografiar

los datos a escala 1:100.000, lo cual nos aporta una visión global aceptable para la consecución del fin propuesto.

Para el ámbito insular cartografiamos la información a escala 1:50.000 buscando explicar de forma más precisa el trazado de la red, con el fin de conseguir un análisis más detallado del comportamiento de las distintas comarcas que conforman la isla.

Para el estudio de la red a escala local se establece una estrategia basada en fichas apoyadas en el trabajo de campo. Mediante una serie de salidas, se estudian y cartografían los diferentes trazados a escala 1:5.000. El objetivo es realizar de la forma más exhaustiva posible el inventario de los caminos del municipio. Los datos reflejados en la ficha final del inventario son los siguientes:

- Nombre del camino.
- Longitud total del camino (metros).
- Punto de inicio.
- Punto final.
- Longitud de los diferentes tipos de firmes (metros): Asfalto, pista pavimentada, pista de tierra, tierra y empedrado.
- Ancho máximo (metros).
- Ancho mínimo (metros).
- Ancho medio (metros).
- Ancho medio (metros).
- Pendiente media (grados).
- Descripción del camino: En ella se hace una descripción meticulosa del recorrido y del trazado del camino, ajustándonos a referencias geográficas y a elementos territoriales en consonancia con la toponimia del lugar.
- Estado del camino: En este apartado se hace un diagnóstico a primera vista de los diferentes tipos de firmes y anchos de los caminos, además del estado de conservación y deterioro en el que se encuentran y sus posibles causas.
- Inventario de recursos: Hablamos de recursos sobre todo desde el punto de vista global del paisaje en el que se incluye el camino. Sin obviar la cita de

algunos elementos de interés etnográfico, arqueológico y socio-económico en general.

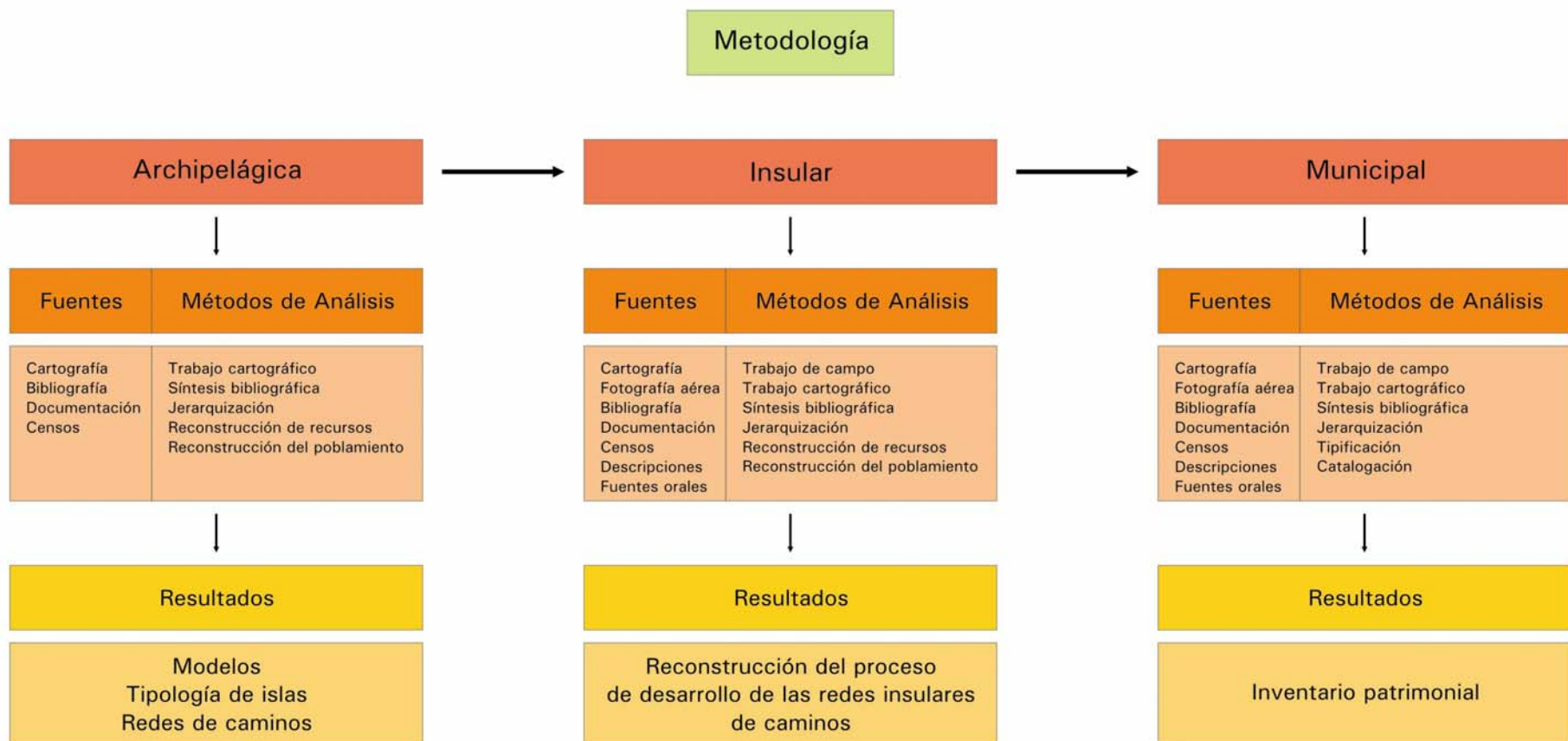
A la hora de recoger datos relacionados con los caminos, es conveniente acercarse a los que los conocen fielmente o aún los utilizan. Por ello se hace necesario recurrir a los ancianos de los pueblos, a los pastores, a los arrieros, a los cazadores o a los guardas forestales que son, en definitiva, los informantes ideales sobre los trazados y la historia reciente de estas vías de comunicación.

Con este proceder se obtiene, aparte de la catalogación de los elementos estudiados otros datos como son su estado y uso. Demostramos como el valor funcional de las vías de comunicación caminera se pierde pasando a tener un altísimo valor patrimonial y por ende se convierte en un activo para la planificación de nuevos usos adaptados a las modernas necesidades de la infraestructura del turismo verde o de interior.

Es necesario señalar que el volumen de información cartográfica generada es ingente y, por cuestiones formales, en este trabajo sólo presentamos los resultados finales a una escala aceptable para la publicación de los mismos. De hecho, una parte de la cartografía que confeccionamos en el proceso de elaboración de este trabajo nos ha sido solicitada por algunas instituciones en sus labores de planificación.

La metodología aplicada se resume en la siguiente figura:

Figura I.1 Cuadro metodológico



I.6 La estructura del trabajo

El desarrollo de esta Tesis se realiza a través de siete capítulos básicos en los que se ordenan los resultados de la investigación.

El primero de ellos plantea una serie de consideraciones previas que básicamente adelantan el armazón sobre el que se asienta el edificio analítico. Se explica el porqué de la elección de este tema de investigación; los antecedentes y estado actual de los trabajos relacionados con esta materia; las fuentes utilizadas, su problemática y la metodología empleada y, por último, se enumeran los objetivos que busca alcanzar este trabajo de investigación.

El capítulo segundo aborda la relación del elemento estudiado, la red de comunicaciones, con el espacio que articula, en nuestro caso, los territorios insulares. Se exploran las claves que la insularidad impone al desarrollo de las vías de comunicación.

El capítulo tercero nos acerca al medio regional canario destacando la importancia del medio geográfico en la influencia y articulación de las redes de comunicación terrestres. Todo ello a través del análisis de las características físicas del espacio archipelágico y de la apropiación social del territorio, configurando con esta relación unos modelos insulares de funcionamiento. Es decir, en este capítulo pretendemos superar los enfoques tradicionales en los que se presentan las características físicas del espacio como factores determinantes del trazado de la red, e intenta ofrecer un nuevo marco explicativo, el del papel que origina la propia estructura insular. Todo ello está en correspondencia con un tipo de enfoques que se desarrollan en la propia geografía regional, los que ponen el énfasis en el estudio del lugar como área limitada, que encarna las experiencias y aspiraciones de los individuos.

Con el capítulo cuarto iniciamos el análisis pormenorizado de la red de caminos del medio regional canario a distintas escalas. En este apartado se aborda el estudio de las vías a escala regional o de archipiélago en el siglo XIX, momento en el que las redes de comunicación terrestres ya se habían consolidado después

de cuatro siglos de desarrollo y antes del inicio de la construcción de las primeras carreteras canarias que darán un vuelco a la estructuración territorial de cada una de las islas. Se analizan los trazados a través de su tipología, características morfológicas, jeraquía, distribución y funcionalidad, estableciendo así los modelos de redes insulares.

Como se observa, este capítulo reúne una faceta bastante convencional en el estudio de las infraestructuras viarias, la de los aspectos constructivos, junto a otra, heredera de los presupuestos del análisis locacional. El uso y la frecuencia en los estudios de transporte constituyen la razón de ser de la primera formulación de esta subdisciplina. Sin embargo, en la Tesis hemos prescindido del tratamiento cuantitativo y hemos otorgado carta de naturaleza a las perspectivas humanísticas en el tratamiento de estas cuestiones. Por tanto, es aquí donde utilizaremos, fundamentalmente, los testimonios orales y las noticias y datos de carácter cualitativo.

Además, introducimos en esta aproximación el papel que ha jugado el marco legislativo en el proceso constructivo de la estructura de comunicaciones, en concordancia con la nueva revitalización que ha adquirido el reconocimiento del ordenamiento jurídico, un pilar fundamental de las relaciones sociales, con una clara influencia en la dimensión espacial de éstas.

En el capítulo quinto se aborda el estudio de las vías de comunicación terrestres a escala insular, concretamente a través del análisis del proceso de construcción de la red de caminos desde el siglo XV al XIX en las islas de Fuerteventura, Gran Canaria y El Hierro. Analizamos diacrónicamente la construcción de la red y los factores de orden histórico responsables de su evolución. En él se pone de relieve, más fielmente, la interferencia con los presupuestos de la Historia, es decir, en esta parte de la Tesis tratamos de realizar un ensayo de geografía histórica, atendiendo a la máxima ya desarrollada en el siglo XVIII, según la cual, *Cronología y Geografía son "los ojos de la Historia"* (Arroyo, F., 1999:253).

Este capítulo, en su caracterización de la capacidad de articulación territorial de la red viaria y en la atención que brinda al poblamiento y a la organización económica, intenta ofrecer una perspectiva sistémica. De ahí que se formule la estructura de funcionamiento de este conjunto a diferentes escalas temporales y espaciales. En él se tratan de identificar dos elementos espaciales: el que representa la red de asentamientos y el que representan las áreas de producción. Entre ambos se establece una corriente compuesta por los flujos que favorece la propia jerarquía de la red. Desde esta perspectiva, la interrelación sistémica es analizada en su faceta dinámica, preocupándonos por detectar los cambios y las tendencias.

Dada la imposibilidad de abordar con un nivel de detalle representativo el conjunto de la red viaria, optamos por incorporar un último capítulo en esta investigación en el que aumentamos la escala de análisis hasta el ámbito local y, por ende, profundizamos en algunos de los aspectos que tan sólo habían sido insinuados en los capítulos precedentes. Se trata de la concreción necesaria en un estudio que parte de una premisa territorial, cual es la del conjunto insular, y de traer el estudio de los caminos al escenario actual, para resaltar el cambio que trasmuta lo funcional en lo patrimonial. La red viaria es un elemento fundamental del paisaje y el paisaje se vuelve uno de los patrimonios culturales más apreciados en las sociedades cultas y avanzadas de nuestro entorno, porque representa la proyección cultural de una sociedad en un espacio determinado y es, por ello mismo, un patrimonio que debe conservarse.

Finalmente, en el capítulo de las conclusiones, se ofrece una síntesis de los principales resultados de la investigación.

ISLANDS IN THE ATLANTIC

II. EL DESARROLLO DE LA RED DE COMUNICACIONES EN TERRITORIOS INSULARES

AZORES OR WESTERN ISLES.

(Portuguese)

Islands	Population	Area
Terceira	40,000	20,000
Santo Miguel	20,000	10,000
Pico	2,000	1,000
Royal	2,000	1,000
Prazer	1,000	500
Santo Jorge	10,000	5,000
Graciosa	2,000	1,000
Santa Maria	1,000	500
Corvo	1,000	500
Total	100,000	50,000

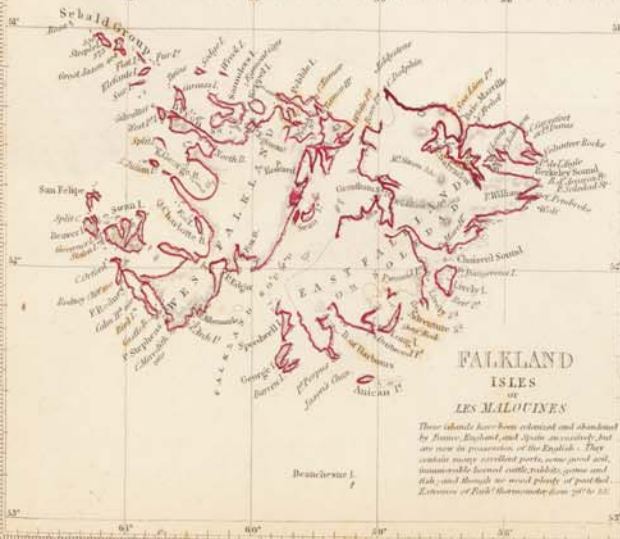
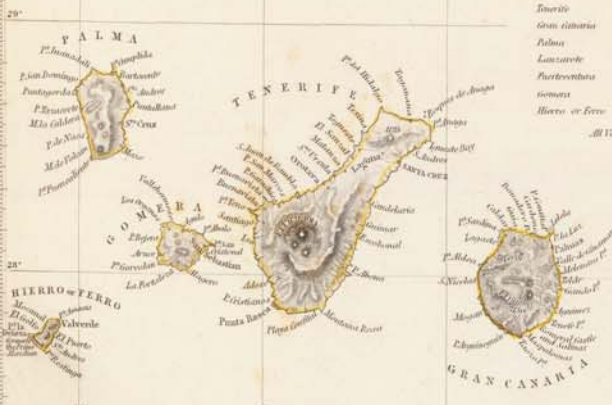
The Azores are all volcanic. The last eruption was at St. George in 1811.



CANARY ISLANDS (Spanish)

Islands	Population	Area
Gran Canaria	22,000	10,000
Tenerife	50,000	20,000
Lanzarote	12,000	5,000
Puerto Rico	12,000	5,000
Gomera	7,000	3,000
Hierro or Ferro	1,000	500

All volcanic.



These islands have been colonized and abandoned by Spaniards, English, and others in succession, but are now in possession of the English. They contain many excellent ports, some good and numerous harbours, cattle, rabbits, guinea and fish, and though no wood plenty of post-elm. Extensive of fish, particularly from 17th to 18th.

II. EL DESARROLLO DE LA RED DE COMUNICACIONES EN TERRITORIOS INSULARES

II.1 Consideraciones en torno al desarrollo de las vías de comunicación en islas

Con la excepción de las islas originadas por el ascenso del nivel del mar producido por la trasgresión postglaciar, a las que llegaron caminando los primeros seres humanos, como sucedió con Java o Gran Bretaña, pobladas por los clanes de *Homo erectus*, en las islas distantes de los continentes, como es el caso de las de origen tectónico, o de la mayoría de las islas oceánicas, el proceso de poblamiento se debió a la práctica de la navegación.

Una vez que los primeros grupos humanos se establecen en ellas, deben trazar las vías de comunicación terrestre que les permitan acceder a los recursos que contienen y mantener los lazos de cohesión social, aunque en muchos casos, sobre todo durante las fases iniciales de la colonización, la vía marítima será dominante e incluso condicionará el desarrollo ulterior de la red caminera, pues inicialmente ésta se organizará y se jerarquizará en función del establecimiento del asentamiento fundacional.

Sin duda, los medios técnicos, los objetivos del poblamiento, el contingente demográfico inicial y las relaciones con la metrópolis colonial, junto a las características y recursos que el medio ofrece, resultarán condicionantes del desarrollo inicial de la red de caminos terrestres. Por ello, el “tiempo histórico” en que se produce la colonización resultará un factor explicativo del trazado y de la jerarquía de la red de caminos resultante y, de uno u otro modo, influirá en el desarrollo posterior de la red. La “cabeza de playa”, el lugar elegido inicialmente para el establecimiento del asentamiento fundacional influirá en el desarrollo posterior de la red de caminos aunque, en determinados casos, los cambios históricos ulteriores podrán modificar el esquema inicial establecido, en especial si los fundamentos del modelo de poblamiento experimentan cambios

sustanciales debidos a una nueva colonización o al desarrollo de un nuevo modelo de poblamiento, como es el caso del cambio de un modelo de explotación agrícola autárquico a otro de tipo colonial de exportación, o de un modelo agrícola a otro basado en el turismo.

En las islas pobladas a partir del Neolítico, e incluso durante la Antigüedad, se instalaron redes terrestres poco desarrolladas, adaptadas al tránsito de personas y, ocasionalmente, de bestias. Sin embargo, en las islas pobladas a partir del Renacimiento por los colonos europeos, inmersas en el proceso de mundialización derivado de la expansión colonial precapitalista, se desarrollaron redes camineras articuladas sobre los puertos, desde los que la producción de la colonia se embarcaba con destino a las metrópolis coloniales. En este último caso, la red de comunicaciones terrestres cumplía la función de permitir la extracción de su producción, dependiendo de los recursos útiles disponibles, las relaciones más o menos continuadas con las metrópolis y los medios técnicos disponibles en cada momento histórico.

II.2 Modelos teóricos

El estudio del hecho insular ha sido objeto de interés específico de la Geografía en épocas no muy remotas, pues muchas islas fueron territorios coloniales y permanecieron olvidadas de los intereses de la investigación. Sin embargo, en las últimas décadas, la insularidad ha adquirido relevancia para la a partir del reconocimiento de las especificidades propias de ella y del interés que han suscitado como "laboratorios científicos".

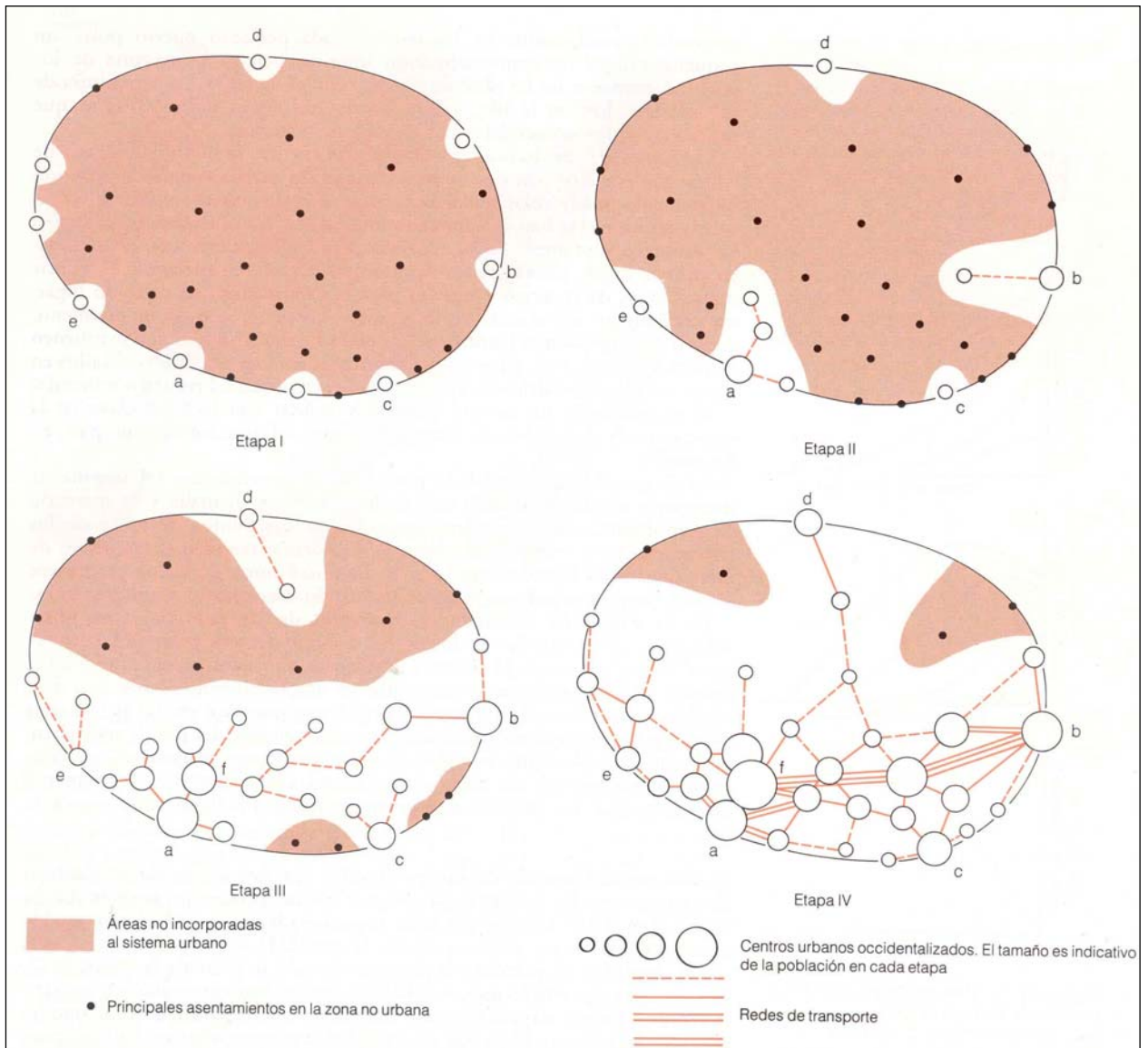
El estudio sistemático de los modelos de colonización y poblamiento de las islas no se remonta más allá de cuarenta años. En este contexto, resulta pionero el trabajo desarrollado a principios de los años sesenta del siglo XX por el equipo liderado por Edward Taaffe, que se centró en el estudio del desarrollo espacial de territorios insulares, y que dio lugar al modelo conocido como de *Etapas de Crecimiento de Rostow-Taaffe* (en Haggett, P., 1994:532-536), que establece

cuatro etapas de desarrollo, y que se relaciona con el *Modelo Mercantil* de J.E. Vance, formulado en 1970 (Vance, J.E., 1970), en el que la evolución del modelo teórico de poblamiento depende de las relaciones establecidas con el exterior, con la metrópolis, que se convierte así en motor de los cambios. Por tanto, es un modelo dependiente, colonial, en el que los impulsos dinamizadores proceden del exterior, por lo que los factores y agentes que determinan la dinámica insular son exógenos y de ellos depende el grado y el carácter de la penetración que condicionará la estrategia desarrollada para la obtención de los recursos insulares demandados por el mercado exterior.

El Modelo de Etapas de Crecimiento de Rostow-Taffe establece cuatro etapas:

- Etapa I, en la que se crea una red de asentamientos poco densa y escasamente jerarquizada que ocupa todos los espacios de mayores recursos, y en la que los puertos desempeñan un papel principal.
- Etapa II, en la que se establece una jerarquía en los asentamientos costeros y se produce una incipiente penetración hacia el interior articulada con la constitución de una red de comunicaciones de ámbito comarcal.
- Etapa III, caracterizada por la densificación del poblamiento en las zonas de mayores recursos, por el desarrollo de una red de asentamientos y comunicaciones intercomarcal y por el establecimiento de una entidad primate claramente diferenciada del resto que concentra las relaciones con el exterior.
- Etapa IV en la que el modelo de poblamiento está completamente desarrollado y jerarquizado, ocupándose todos los espacios disponibles y se consolida una red de comunicaciones terrestres evolucionada y jerarquizada.

Figura II.1 Modelo de Rostow-Taafe de estructura espacial del desarrollo económico

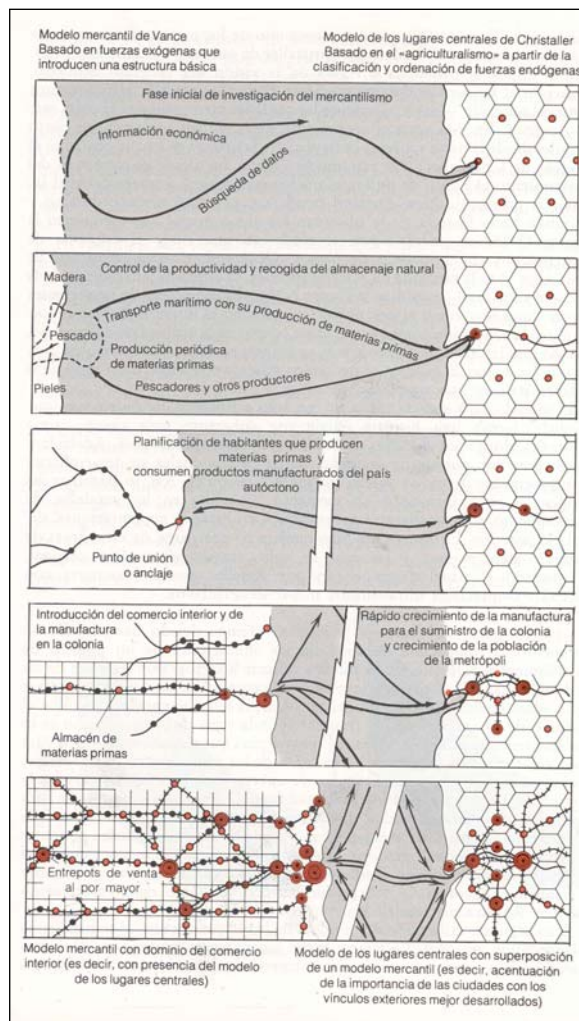


El Modelo Mercantil de Vance (en Hagget, P., 1994:388-390), ideado para territorios de nueva colonización, establece cinco etapas:

- Etapa inicial de frecuentación, en la que la población de la metrópolis explora el nuevo territorio y evalúa sus recursos.
- Etapa de explotación, durante la que se pone en explotación el nuevo territorio y se instalan colonias temporales de apoyo.

- Etapa de colonización inicial, en la que se produce un poblamiento organizado, con la fundación de los primeros asentamientos costeros, la “cabeza de playa” y el establecimiento de una incipiente red de asentamientos interiores unidos por una red de comunicaciones terrestres suficiente para permitir la penetración de la población y la extracción de los recursos hacia la metrópolis.
- Etapa de colonización definitiva, en la que se constituye la red básica de asentamientos y comunicaciones, con el desarrollo de una jerarquía diferenciada.
- Etapa de saturación, caracterizada por un poblamiento desarrollado en que se ocupan todos los terrenos aptos e incluso los de menores recursos.

Figura II.2 Modelo mercantil de Vance de evolución del asentamiento



II.3 Canarias, un Modelo Mercantil

En este contexto teórico, se puede afirmar que el desarrollo de las redes de comunicaciones terrestres de Canarias va a estar impulsado por un proceso colonial en el que la determinación de las áreas pobladas estará condicionada por la necesidad histórica de acceder a los recursos necesarios para satisfacer la demanda externa.

En la historia de su poblamiento se reconocen cuatro grandes etapas que se corresponden con otros tantos modelos de ocupación y explotación de los recursos:

- Protohistórica, entre los siglos XI a.C. y IV d.C.

- Aborigen, entre los siglos IV y XIII d.C.

- Histórica, siglos XIII y XX

- Contemporánea

En la primera, la Protohistórica, los agentes de la colonización son las culturas marítimas del Mediterráneo que ponen en explotación el Archipiélago con el objeto de obtener básicamente salazones de pescado, pieles y otros productos exóticos para comercializarlos en el mercado generado por el denominado "Círculo del Estrecho", en cuyo contexto, tras una prolongada fase inicial de explotación (siglos XI - VIII a.C.), se decide poblar las islas.

La segunda etapa, la Aborigen, se caracteriza por una etapa de aislamiento en el que las poblaciones trasladadas a las islas quedan desconectadas del mercado mediterráneo, entrando en una fase de aislamiento e involución cultural adaptativa, de carácter autárquico, que da lugar a las denominadas "culturas aborígenes".

La tercera etapa, la Histórica, se inicia con su redescubrimiento a finales de la Alta Edad Media, en torno al siglo XIII d.C., en que se empieza a tener nuevamente noticias de ellas. A esta fase le sigue la conquista europea, emprendida por los normandos a principios del siglo XV, a los que sustituyen castellanos a mediados del siglo, y que tiene como característica general la colonización y la puesta en explotación del Archipiélago, con el objeto de producir cultivos tropicales con los que abastecer el emergente mercado europeo. El proceso que se inicia a partir de esa fecha implica la sucesión de distinto tipo de cultivos (caña de azúcar, vid...) que, en algunos momentos, adquieren la dimensión de monocultivos de exportación, como fueron el azúcar o la vid. En esta etapa, en la que se centra nuestra investigación, se constituye la red básica de asentamientos de las islas y se conforma la red de caminos que pervive hasta el siglo XIX, y aún hoy muy destruida, en que comienza a construirse sobre ella la primera red de carreteras.

La cuarta etapa, la Contemporánea, se inicia tímidamente a finales del siglo XIX y se desarrolla plenamente a partir de la década de los años sesenta del siglo XX, y se caracteriza por la implantación de un modelo de desarrollo basado en la actividad turística. Inicialmente, entre finales del siglo XIX y mediados del siglo XX, el modelo turístico convive con la revitalización de la agricultura de exportación colonial, revitalizada por los británicos desde fines del siglo XIX, basada en el cultivo del plátano y del tomate con destino a la exportación pero, a partir de los años sesenta del siglo XX, el modelo turístico se impone nítidamente, convirtiéndose hasta el presente en la actividad económica dominante en las islas. A lo largo de esta etapa, la red de comunicaciones terrestres experimenta una profunda transformación con la construcción de las primeras carreteras que, dada la concentración de las exportaciones en grandes puertos, que exigen grandes infraestructuras, se reorganiza sobre ellos a partir de este momento. Toda la red de comunicaciones terrestres se rearticula sobre los puertos y adopta una morfología radial, tentacular, de modo que la influencia de las capitales-puertos penetra hacia las zonas de producción agrícola de

exportación, mientras que el resto de los antiguos embarcaderos entra en declive.

En la implantación de cada una de estas etapas de poblamiento, excepto en la aborígen por su carácter endógeno derivado del aislamiento, se reconoce el desarrollo de los modelos Mercantil de Vance y de Etapas de Crecimiento de Rostow-Taffe.

II.4 Las islas ibéricas atlánticas, una historia común: Azores, Madeira y Canarias

Pero las Islas Canarias no constituyen un caso excepcional pues, muy al contrario, en las dos últimas etapas anteriormente descritas comparten destino con los cercanos archipiélagos de Azores y Madeira, inmersos también en el proceso de expansión atlántico de los estados ibéricos durante el Renacimiento y del Imperio Británico durante el siglo XIX. En la actualidad las une su especialización turística y su condición común de Regiones Ultraperiféricas dentro de la Unión Europea.

Figura II.3 Mapa de localización de las islas ibéricas atlánticas



Estos tres archipiélagos noratlánticos presentan unas características físicas comunes. Todos son de origen volcánico, por lo que sus relieves son elevados, agrestes, recortados por profundos tajos constituidos por barrancos y con costas acantiladas. Su clima es de carácter oceánico y dominado por el Anticiclón de las Azores cuyos vientos, los alisios, aportan una gran humedad y, por el efecto del relieve, dan lugar a una estratificación climática altitudinal.

Figura II.4 Superficie de las islas ibéricas atlánticas

Archipiélago/Isla	Superficie en km ²
AZORES	2.333
Santa María	97,42
San Miguel	759,41
Terceira	381,96
Graciosa	61
San Jorge	246
Pico	447
Fayal	137,42
Flores	173,42
Corvo	17,13
MADEIRA	810
Madeira	736,7
Puerto Santo	42,7
Desiertas	14,5
CANARIAS	7.447
Lanzarote	846
Fuerteventura	1.660
Gran Canaria	1.560
Tenerife	2.034
La Gomera	370
El Hierro	708
La Palma	269

Fuente: Elaboración propia.

La superficie individual de las islas, como se aprecia en la figura II.4, es reducida, pero en su conjunto suponen 10.590 km², siendo las Islas Canarias las que tiene las islas mayores (Tenerife con 2.034 km²) y el archipiélago de mayor superficie (7.447 km²). En conjunto son 20 islas y numerosos islotes que, sin embargo, con la expansión atlántica de los estados ibéricos iniciada a partir del siglo XV d.C. adquieren un alto valor estratégico y, por su clima, se convierten en los primeros territorios en los que Europa inició la práctica de una agricultura tropical de plantación.

Las Islas Canarias fueron visitadas por los europeos, primero de origen mediterráneo y luego atlántico, desde al menos el siglo XIII, aunque su conquista y colonización definitiva se retrasa hasta 1404 y se prolonga, en una larga guerra de conquista contra los aborígenes, isla por isla, hasta 1496. El resultado fue la creación de "colonias de poblamiento" integradas mayoritariamente por castellanos, andaluces, portugueses, etc. y con una escasa presencia de aborígenes, berberiscos y negros. Los portugueses llegan a Madeira en 1419 y a las Azores en 1431, islas deshabitadas en origen, aunque la colonización de ambos archipiélagos se retrasó algunos años y dio lugar igualmente a "colonias de poblamiento" de origen enteramente europeo. En estos tres archipiélagos se desarrolló una agricultura intensiva de exportación basada en la producción de azúcar y vino.

A partir de este momento estos tres archipiélagos comparten un destino común que establece unos lazos y unos intereses afines. Pensemos en el cultivo del azúcar durante los siglos XV y XVI, en la transferencia de tecnología que se produjo con los ingenios azucareros, la labor de los artesanos y obreros portugueses que enseñan las labores del cañaveral a los canarios, testigo de lo cual es la fuerte presencia de la lengua portuguesa en el habla de las Islas. No se puede obviar tampoco el nexo que crea la ruta hacia las Américas que enlaza, en el viaje de ida y de vuelta, las Canarias, Madeira y Azores.

Otro momento en que se refuerzan las relaciones entre estas islas atlánticas se produce en el siglo XIX en el que, esta vez de mano de los

británicos, quedaron unidas a través del *India Mail*, vapor cuya travesía consolidó la oferta de un destino turístico único. Nuevamente, se produjo una transferencia de tecnología, intereses y competencia entre los archipiélagos atlánticos de manos de la actividad turística, hasta el punto de que, en esta época, uno de los grandes hoteleros de Tenerife, oriundo de Funchal, trasladó a los establecimientos que regentó en Canarias el buen quehacer de los empresarios madeirenses.

Por esto, pensamos que el análisis realizado en esta Tesis doctoral puede ser extrapolado a todo este ámbito geográfico de las islas atlánticas europeas. Hoy estos tres archipiélagos continúan compartiendo un destino común, pues forman parte de las Regiones Ultraperiféricas de la Unión Europea y la singularidad de sus redes camineras, determinada por su condición insular, constituye uno de los activos patrimoniales más importantes de su paisaje. A modo de ejemplo, esbozaremos a continuación las características principales de la red caminera de la isla de Madeira y de las del archipiélago de Azores en el siglo XIX¹.

La isla de Madeira está situada a unos 500 kilómetros al norte de las Islas Canarias y a unos 900 al sur de Lisboa. Junto a esta isla principal, el archipiélago de Madeira comprende la isla de Porto Santo y los pequeños archipiélagos de las islas Desiertas y de las islas Salvajes. Realizaremos el análisis de la red caminera de la isla principal.

Como ya se ha señalado, Madeira tiene una superficie de 736,7 km² y su altura máxima es de 1.861 metros en el Pico Ruivo. Su forma es alargada con una orientación este-oeste y se caracteriza por ser topográficamente muy agreste. Siguiendo la orientación marcada, una gran cordillera cruza la isla por la parte central a modo de dorsal, generando un edificio a dos aguas con una amplia representación de grandes y abruptos barrancos que, desde la cumbre insular, se dirigen fundamentalmente hacia la costa norte y sur respectivamente,

¹ Ya la guía de A. Samler Brown (2000 [1889]) de finales del XIX, *Madeira, Islas Canarias y Azores* ofrece detalles muy significativos sobre la red caminera de los tres archipiélagos aportando datos sobre aspectos tan interesantes como el trazado, la tipología, el estado y los medios de transporte entre otros.

dividiendo la isla en dos vertientes diferenciadas. Los sectores costeros son muy acantilados, siendo las desembocaduras de los grandes barrancos los únicos lugares accesibles para el atraque, muchas veces sólo para pequeñas embarcaciones a remo. De hecho según Samler Brown (2000 [1889]:324) *no hay puertos en Madeira, incluso Funchal no es más que una rada abierta.*

En los siglos XV y XVI la economía madeirense giraba en torno al cultivo exportador del azúcar, sustituido posteriormente por el de la vid. El motor del proceso de poblamiento fue la importancia que tuvo el Archipiélago en la producción de artículos destinados a la exportación hacia los mercados ibérico y anglosajón. A finales del XIX la isla contaba con un notable número de habitantes, la mayor parte de los cuales residía en la capital y puerto principal, Funchal.

Los caminos del azúcar y del vino y las levadas o acequias, caminos del agua, formaron la base de la red de comunicaciones terrestres de la isla, red que se fue densificando desde su conquista hasta el XIX.

Como se puede apreciar en las figura II.5 y II.6 , en 1851 y 1872 respectivamente, Madeira contaba con una red de comunicaciones terrestres típica del modelo de isla de morfología en dorsal. Al estar Funchal situada en la misma costa no se dan los caminos de capital a costa característicos de este modelo. Desde la capital salen los principales senderos en todas direcciones, convirtiéndose esta ciudad en el nodo principal sobre el que gira no sólo la vida caminera sino la económica y comercial de la isla. En cambio, esta red sí cuenta con un camino de circunvalación periférico. Éste enlaza las principales entidades insulares, que están situadas fundamentalmente bajo la cota de los 400 metros de altitud. Estos pueblos son las cabeceras de las comarcas agrícolas que tienen como unidad territorial los valles de los grandes barrancos o los lomos o rampas de las laderas del edificio dorsal. Desde los caseríos salen otros caminos terciarios hacia la costa, comunicándolos con los pequeños embarcaderos, desde donde se daba salida a las producciones, siendo el mar la vía más utilizada para el transporte de las mismas, debido a los impedimentos que la topografía oponía

a la circulación terrestre. Por este motivo se desarrollaron los caminos de costa a cumbre. En consecuencia, la vía de circunvalación periférica estructuraba toda la red insular, que se apoyaba, además, en los caminos de banda a banda que comunicaban los pueblos de ambas vertientes de la isla, caminos que cruzan la cordillera aprovechando los pasos naturales. La línea de cumbres forma también una línea de comunicación, sobre todo entre Pico Redondo y Puerto Moniz, al norte, atravesando la meseta cumbre. En general, los caminos eran, en su mayor parte, de herradura, debido a las grandes pendientes que se debían superar, limitándose los carreteros a los sectores costeros llanos y a los alrededores de las cabeceras agrícolas comarcales.

En resumen, esta red de caminos terrestres de Madeira consolidada en el siglo XIX, que se ve completada por las primeras carreteras que parten desde Funchal², responde en su desarrollo al Modelo Mercantil de Vance.

² *Hasta el final de la primera década de este siglo, solamente había un camino de adoquines para los carruajes, a saber, la Carretera Nueva, la cual lleva a Camara de Lobos, a 6 millas (9 1/2 Kms) al oeste de Funchal. Sin embargo, existen otras carreteras en vías de construcción, principalmente la carretera de la costa, que va desde Funchal a Caniço, la cual se prolongará hasta Santa Cruz y Machico. Otras carreteras en vías de construcción o proyectadas son: de Funchal por una suave pendiente hasta el Monte de la Iglesia; de Ribeira Brava hasta Sao Vicente; del alto del Ferrocarril del Monte hasta Sao Antonio da Serra y de Funchal hasta Porto Moniz, pero la culminación de algunas de ellas, probablemente, se demorará todavía durante algún tiempo. Se espera que cuando se encuentren terminadas todas sean aptas para los coches de motor, lo que sería una gran ventaja. Así, los coches podrían ir hasta Camara de Lobos y a los alrededores de Caniço, mientras que en la ciudad ya han revolucionado la locomoción, realizando ascensos y descensos muy sorprendentes incluso para conductores expertos, y realizando, además, algunas subidas a la carretera de la acequia, subida larga por la que hasta los bueyes se arrastran con penosa lentitud (Samler Brown, A., 2000 [1889]:324).*

Figura II.5 Mapa de Madeira de Martin, R.M. et al (1851)

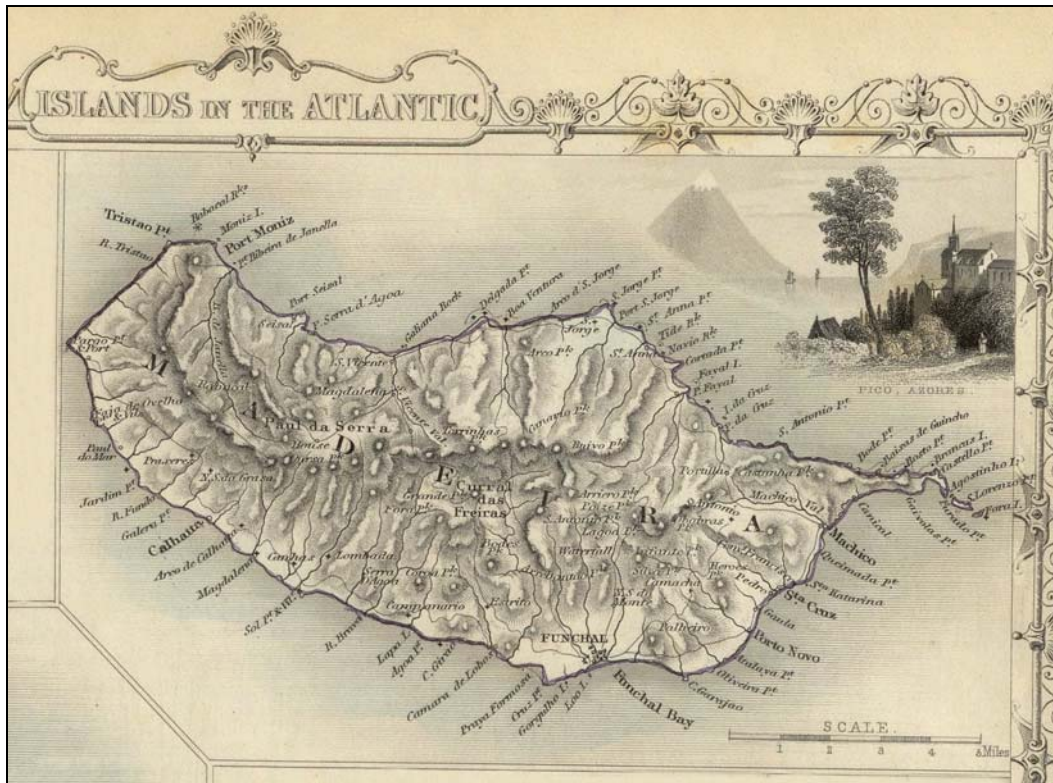
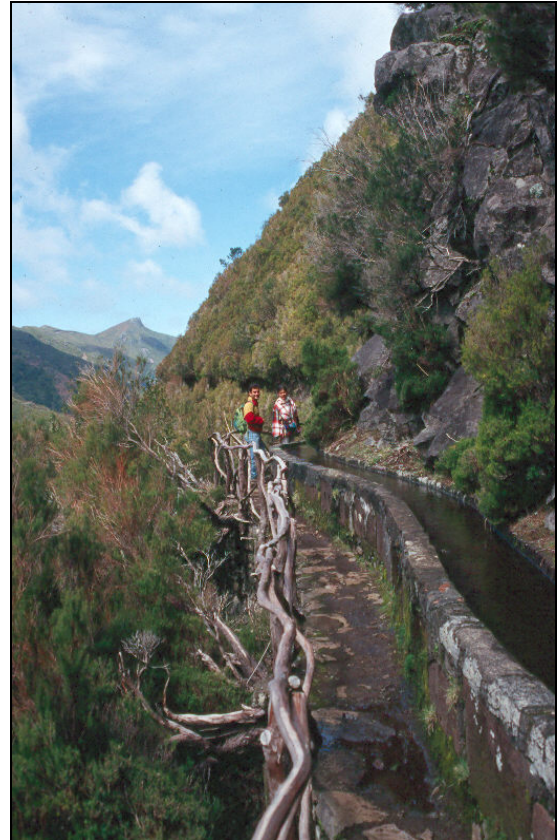


Figura II.6 Mapa de Madeira de Fullerton, A. & Co. (1872)



Figura II.7 Caminos y levadas de la isla de Madeira

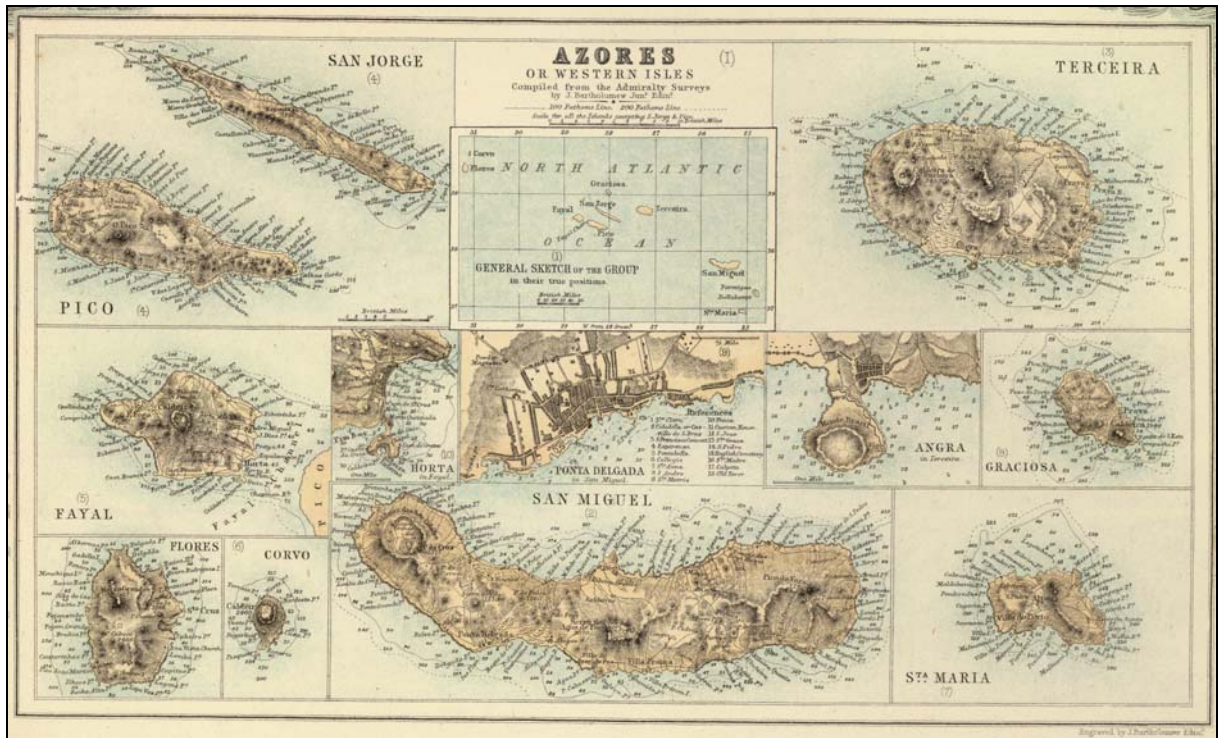


El Archipiélago de las Azores está compuesto por nueve islas con una superficie total de 2.333 km². El punto más alto es Pico con 2.351 metros de altitud, localizado en la isla del mismo nombre. En general se trata de islas con una orografía contundente. Se dibujan en ellas relieves abruptos y escarpados que al igual que las Canarias están compuestas por islas en dorsal: San Miguel, la más grande, Pico, San Jorge y Santa María, y en escudo: Terceira, Fayal, Flores, Graciosa y Corvo, la más pequeña. Estas morfologías en dorsal o en escudo y las transformaciones históricas del paisaje debidas a la introducción y explotación de los cultivos de exportación son los factores clave para la configuración de las redes de comunicaciones terrestres.

En el siglo XIX la mayor parte de la población se asentaba en los sectores costeros. Las capitales insulares coinciden con la ubicación de los principales puertos y a partir de ellas se estructuraban las principales vías de comunicación terrestre, siempre apoyadas por una red de embarcaderos o pequeños puertos que las abrían a los caminos del mar. Las morfologías de la red resultantes van a estar definidas por su configuración en dorsal o en escudo. Siempre hay un camino costero de circunvalación insular que une los núcleos más importantes con la capital y la red se completa con un gran número de caminos y veredas que articulan prácticamente todo el territorio de cada una de las islas. A diferencia de los otros dos grandes archipiélagos macaronésicos que comentamos, en las Azores se construyeron más y mejores carreteras en todas las islas principales³. El resto de los caminos era de herradura. Al igual que en Madeira y Canarias su red se desarrolló cumpliendo las pautas descritas por el Modelo Mercantil de Vance.

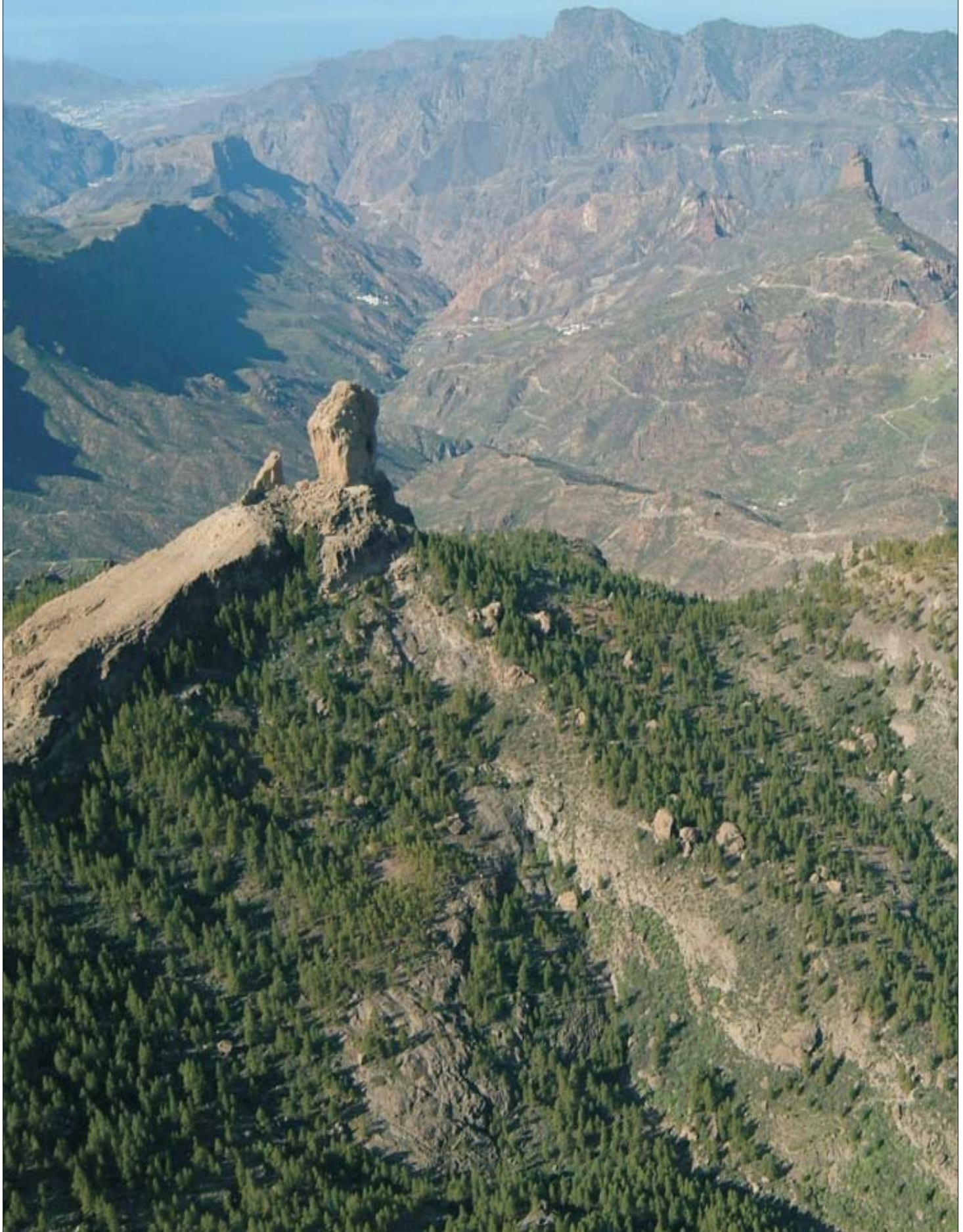
³ *En todas las islas principales hay carreteras por las que los coches pueden circular y, en muchos casos, se pueden realizar largos recorridos por una superficie que no deja nada que desear. Normalmente, aquellos que cabalgan hacia el interior emplean burros, pero también se pueden conseguir caballos. Las bicicletas y los coches son mucho más útiles en Las Azores, especialmente en San Miguel, que en Madeira o en Las Canarias* (Samler Brown, A., 2000 [1889]:554).

Figura II.8 Mapa del Archipiélago de Azores de Fullerton, A. & Co. (1872)



A falta de un estudio más profundo de las redes camineras en estos dos archipiélagos portugueses, creemos que en su dinámica y morfología se repiten una serie de patrones que, una vez más, las acercan. En primer lugar, la presencia de la capital insular como nodo principal sobre el que pivota toda la vida insular y que cuenta, por tanto, con el puerto principal. En segundo lugar, una profusa red de embarcaderos de cabotaje, subsidiarios, que ganan en importancia a la red caminera terrestre y, por último, la morfología de los caminos de herradura y carreteros. Éstas son las circunstancias que nos permiten hablar de una red viaria marcada por una historia común.

III. EL MEDIO REGIONAL CANARIO Y SU INFLUENCIA EN LA CONFIGURACIÓN Y ARTICULACIÓN DE LAS COMUNICACIONES TERRESTRES



III. EL MEDIO REGIONAL CANARIO Y SU INFLUENCIA EN LA CONFIGURACIÓN Y ARTICULACIÓN DE LAS COMUNICACIONES TERRESTRES

Todo estudio relacionado con el análisis de la estructura viaria de un territorio exige una aproximación a las características del espacio físico en el que se ha trazado así como a las peculiaridades de carácter histórico que condicionan su evolución. Desde este punto de vista, en este capítulo abordamos los factores de índole físico y humano que intervienen en el desarrollo de la red caminera en el Archipiélago Canario.

III.1 El relieve

III.1.1 Rasgos generales¹

Las Islas Canarias son un conjunto de fragmentos terrestres originados por la actividad volcánica que ha ido construyendo, por acumulación de infinidad de coladas lávicas, grandes montañas de forma cónica que se elevan desde los fondos oceánicos, situados a unos 3.500 metros de profundidad y que, tras alcanzar la superficie del mar, llegan a superar, como ocurre en la isla de Tenerife, los 3.718 metros de altitud, es decir, nos referimos a una montaña o edificio volcánico que alcanza los 8.700 metros de altura en total, desde su base sumergida hasta su cima.

La actividad volcánica submarina construye un relieve emergente, el bloque o edificio insular, que altera las condiciones naturales preexistentes e introduce

¹ Para la realización de este apartado hemos optado por compendiar las características más importantes del relieve canario. Con ese fin consultamos la bibliografía temática existente, que no aparece citada en el texto, de la cual enumeramos a continuación aquellas obras más destacadas: *Geografía de Canarias*, siete tomos, editada por Interinsular Canaria (1984-1985); *Geografía de Canarias*, dos tomos, editada por Prensa Ibérica, (1993) y el *Gran Atlas Temático de Canarias*, editado por Interinsular Canaria, (2000). Además completamos la información con numerosos libros y artículos especializados.

una anomalía respecto a las condiciones zonales que afectan a las características y estructura verticales regionales, primero del mar y, una vez emergidas, de la atmósfera. Es decir, la sola existencia del relieve produce una anomalía topográfica sobre el fondo del océano que altera las características estructurales y dinámicas de los flujos marítimos y atmosféricos, que se traducen en una modificación local de las condiciones ecológicas que tiene una importancia trascendental en el desarrollo de la biota. El efecto más importante producido por los relieves insulares sobre las condiciones marinas y atmosféricas generales es el contraste entre una fachada expuesta a los flujos, que recibe sus aportes energéticos y materiales directamente, y otra protegida de estos por el efecto orográfico, lo que genera un contraste ecológico de carácter estructural entre la fachada de barlovento y la de sotavento. Este contraste está caracterizado, en la fachada nordeste, por una mayor captación de agua y por la acumulación de un espeso manto de nubes contra los relieves de las islas más altas, así como por una menor insolación y, por otra parte, en la fachada suroeste, por una humedad menor y una insolación mayor. Este sencillo esquema se ve matizado por la compleja textura del relieve insular que introduce numerosas y sustanciales variaciones en altitud, orientación y exposición a nivel local (mesoescala) y puntual (microescala). El resultado de todo esto es un mosaico de diferentes condiciones naturales que se traduce en una gran diversidad y riqueza del paisaje natural y humano.

El Archipiélago está integrado por siete islas mayores, cuya superficie oscila entre 269 y 2.034 km², seis islotes de superficie inferior a 27,4 km² y 654 roques, con una superficie total que apenas supera los 33 km². En total la superficie del Archipiélago alcanza los 7.447 km², que se extienden, a modo de rectángulo figurado, entre los 27° 43´ N y 29° 25´ N y los 13° 30´ O y los 18° 10´ O, que delimitan un área de unos 92.234,4 km². Lanzarote y Fuerteventura están muy próximas entre sí, separadas apenas 11 kilómetros, y tan alejadas de las otras islas (85 kilómetros entre Fuerteventura y Gran Canaria) como del continente africano (97 kilómetros). El resto, salvo La Gomera, distante 27,8

kilómetros de Tenerife, se sitúan a una distancia media entre sí de unos 61 kilómetros. En sí mismas, salvo Lanzarote y Fuerteventura, las islas constituyen grandes edificios volcánicos independientes cuyas alturas totales, consideradas desde el lecho oceánico, oscilan entre los casi 2.000 metros de Lanzarote y los casi 9.000 metros de Tenerife. Asociadas a ellas se deben considerar numerosas islas emergentes o arrasadas, que no de la superficie del mar, pero que forman parte del mismo gran sistema orográfico: la Cordillera de Canarias, prolongación submarina de la cordillera del Atlas.

Figura III.1 Mapa de localización de las Islas Canarias



Figura III.2 Características físicas generales de las Islas Canarias

Denominación	Superficie en km ²	Altitud máxima en metros	Perímetro costero en km.
El Hierro	269	1.501	106,5
La Palma	708	2.423	155,5
La Gomera	370	1.484	117,6
Tenerife	2.034	3.718	358,2
Gran Canaria	1.560	1.950	236,6
Fuerteventura	1.650	807	326,9
Lanzarote	846	671	213,2
Lobos	4,8	127	-
La Graciosa	27,4	266	-
Aleganza	10,2	289	-
Montaña Clara	1,3	256	-
Roque del Este	0,06	84	-
Roque el Oeste	0,02	41	-
Otros roques	33,3	-	-
Total	7.447	-	1.553,8

Fuente: Istac.

Forma parte de un conjunto de archipiélagos atlánticos (Cabo Verde, Canarias, Salvajes, Madeira y Azores) situados entre los 14° y 40° de Latitud Norte, que P. Barker-Webb y S. Berthelot (1836-1850) denominaron con el nombre de Macaronesia (*Macarón Nesoi* o *Islas Afortunadas*). Entre ellos existen afinidades naturales (geológicas, geomorfológicas, botánicas y faunísticas) de tal magnitud, que, a pesar de su gran dispersión en el océano, forman uno de los ámbitos ecológicos más cohesionados y peculiares de la Biosfera. Sólo sus procesos históricos recientes, la apropiación que de sus distintas islas ha hecho la civilización hispanolusitana, y sus distintos ritmos de crecimiento económico reciente, han acentuado sus diferencias internas.

En cuanto a su disposición respecto a la costa continental se observa que mientras que Lanzarote y Fuerteventura se disponen paralelas a ella, el resto de las islas se orienta perpendicularmente. Es decir, en el interior del archipiélago, se aprecia una clara diferencia entre Lanzarote y Fuerteventura, próximas entre sí y respecto al continente, dispuestas paralelamente en relación a la costa de África, y el resto de las islas que son casi equidistantes entre sí y que, respecto a la costa continental, se disponen perpendicularmente, lo que en la Antigüedad, junto a otros aspectos, llevó a considerarlas dos archipiélagos diferenciados: las Hespérides y las Afortunadas (Santana, A., *et al.* 2002).

Figura III.3 Las Islas Canarias según Plinio el Viejo (Santana, A., *et al.*, 2002)



Las islas de mayor superficie son Tenerife, Fuerteventura y Gran Canaria con 2.034 km², 1.650 km² y 1.560 km² respectivamente, y las de mayor altitud Tenerife, cuyo Pico Teide culmina a los 3.718 metros, La Palma (Roque de los Muchachos, 2.423 metros) y Gran Canaria (Pozo de las Nieves, 1.950 metros). El Hierro es la más pequeña con 269 km² y sólo Fuerteventura y Lanzarote no superan los 1.000 metros de altitud. Entre los islotes, La Graciosa es el de mayor superficie (27,4 km²), aunque el de mayor altitud es Alegranza (289 metros).

En cuanto a la altitud relativa, se pueden distinguir tres grandes intervalos en función de una clasificación popular basada en la diferenciación de tres sectores ecológicos: el piso costero o basal, la *costa*, situada por debajo de los 200 metros de altitud; la *medianía*, situada entre los 200 y 1.000 metros, y la *cumbre*, cuyos dominios se extienden por encima de los 1.000 metros de altitud. Sin duda, las islas más bajas y llanas y, por tanto, donde la costa es dominante, son Lanzarote y Fuerteventura, en donde el piso costero supone el 65,6 por ciento y el 70,7 por ciento de sus respectivas superficies. Les sigue Gran Canaria, con el 24,7 por ciento, mientras que la isla en la que el piso costero es menos significativo es La Gomera, con sólo un 10,5 por ciento de su territorio. Las medianías, en términos relativos, son especialmente significativas, en El Hierro, La Gomera y Gran Canaria, en las que se supera ligeramente el 63 por ciento de su extensión, mientras que Fuerteventura es la isla en la que su importancia relativa es menor, inferior al 30 por ciento. Por último, Tenerife y La Palma, con 33,4 por ciento y 31,5 por ciento, respectivamente, son las islas donde la presencia relativa del piso cumbre es mayor, seguidas muy a distancia por El Hierro y Gran Canaria, con 14,8 por ciento y 11,8 por ciento respectivamente; por último en Lanzarote y Fuerteventura no existe zona cumbre alguna.

Figura III.4 Síntesis de las altitudes en cifras absolutas y relativas

		Costa	Medianía	Cumbre
El Hierro	km ²	58,4	171	39,7
	%	21,7	63,6	14,8
La Palma	km ²	81,2	406,5	224,4
	%	11,4	57,1	31,5
La Gomera	km ²	69,5	273,8	29,1
	%	18,7	73,4	7,8
Tenerife	km ²	265,8	1.010,10	681,7
	%	17	49,6	33,4
Gran Canaria	km ²	388	994,9	185,6
	%	24,7	63,4	11,8
Lanzarote	km ²	557,7	292,2	0
	%	65,6	34,4	0
Fuerteventura	km ²	1.179,10	29,8	0
	%	29,8	29,1	0

Fuente: *Gran Atlas Temático de Canarias*,(2001:41-54).

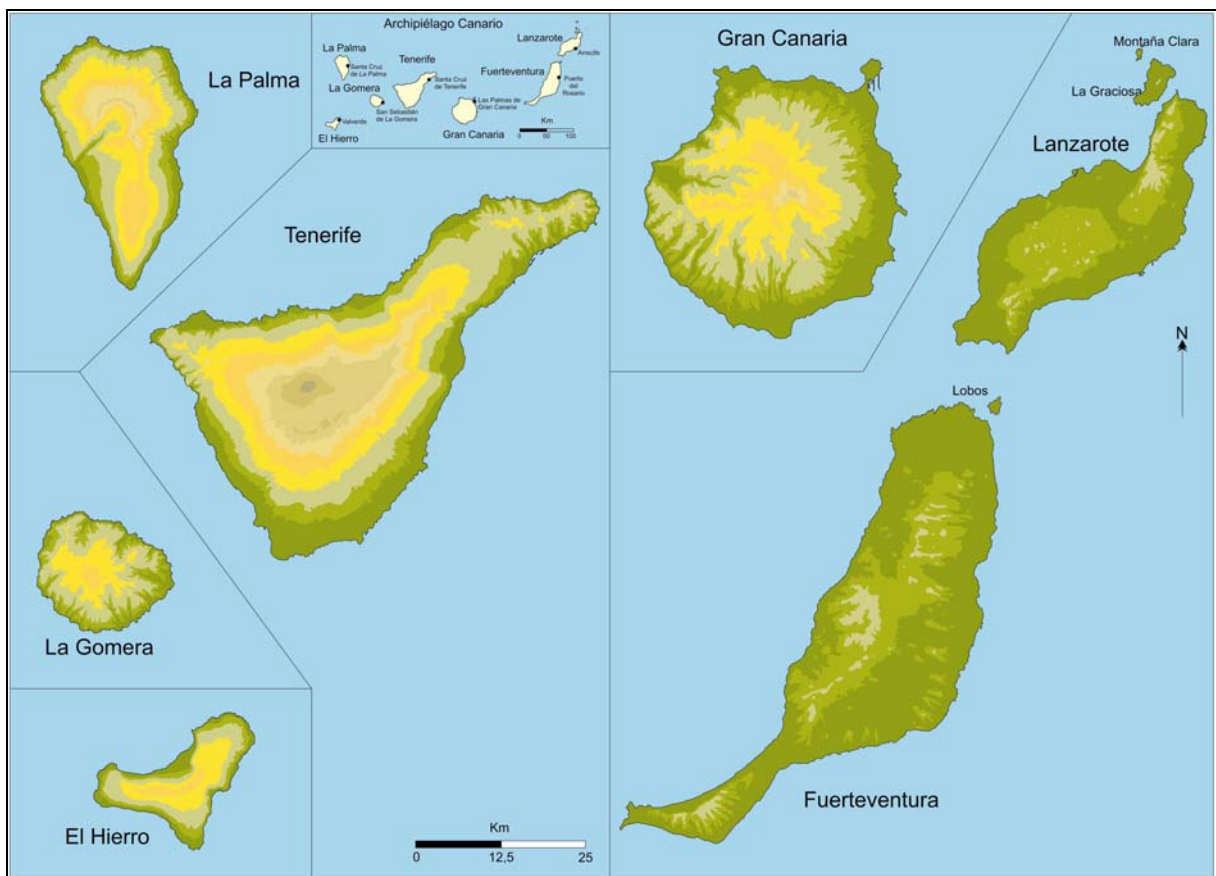
Las abruptas pendientes resultantes de las altas cumbres insulares en relación con sus escasas distancias al mar no son el único inconveniente que ofrece el relieve para su apropiación antrópica. La abundancia de conos, de calderas, de barrancos, o de suelos poco evolucionados, limitan a una pequeña proporción las tierras aptas para las prácticas agrícolas. La isla más llana es Fuerteventura con 1.167,5 km² (50,6 por ciento) de su territorio con menos de 6° de pendiente, aunque Lanzarote es la isla que en términos relativos es la más llana, con un 80,2 por ciento (676,3 km²). La isla con menor superficie llana es El Hierro, con sólo 46 km² (17,1 por ciento), aunque en términos relativos es La Palma la menos llana, con sólo el 12,1 por ciento de su superficie (85,8 km²). En cuanto a las pendientes muy fuertes, superiores a los 24°, destaca Gran Canaria, al poseer la mayor superficie, unos 163,2 km² (10,4 por ciento), aunque en términos relativos La Gomera es la más abrupta con el 22,5 por ciento (86 km²). Lanzarote y Fuerteventura sólo cuentan con el 1,2 por ciento y 0,9 por ciento respectivamente, aunque de ellas Lanzarote es la que posee la menor superficie con pendientes superiores a los 24°, con sólo 10,2 km².

Figura III.5 Intervalos de pendientes en cifras absolutas y relativas

Islas	Sup./%	Pendiente en grados						
		0-3	3-6	6-12	12-24	24-36	36-48	>48
El Hierro	Km ²	11,7	34,3	85,9	86	39,7	9,8	1,6
	%	4,3	12,8	31,9	32	14,8	3,6	0,6
La Palma	Km ²	26,8	59	179,3	294,2	119,4	29,8	3,7
	%	3,8	8,3	25,2	41,3	16,8	4,2	0,5
La Gomera	Km ²	16,8	36,2	88,8	143,6	72,5	13,3	0,2
	%	4,5	9,8	23,9	38,7	19,5	3	0
Tenerife	Km ²	319,3	395,2	630,3	548,2	124,2	20,4	0,9
	%	15,7	19,4	30,9	26,9	6,1	1	0
Gran Canaria	Km ²	397	289,3	359,3	359,7	134,3	27,1	1,8
	%	25,3	18,4	22,9	22,9	8,6	1,7	0,1
Lanzarote	Km ²	503,2	173,1	98,9	59,4	8,1	2,1	0
	%	59,2	21	11,6	7	1	0,2	0
Fuerteventura	Km ²	841,4	326,1	300,3	175,1	15,2	1,8	0,1
	%	50,6	19,7	18	10,6	0,9	0	0

Fuente: *Gran Atlas Temático de Canarias*,(2001:41-54).

Figura III.6 Mapa hipsométrico del Archipiélago Canario



En cuanto a la edad de las islas se distingue entre las de génesis antigua, de cronología miopliocena, que constituyen las primeras islas emergidas hace 22 millones de años, son Fuerteventura, Lanzarote y La Gomera; las islas de génesis plioleistocenas, emergidas entre los 12 y los 5 millones de años, son Tenerife, Gran Canaria y La Palma- y, por último, la isla más reciente, El Hierro, de génesis posterior al millón de años.

Según la morfología: en las islas se puede establecer una marcada diferencia entre las características morfoestructurales en función de la morfología dominante. Así se puede diferenciar entre islas de morfología arrasada, las más antiguas en las que, salvo en Lanzarote, la actividad volcánica cesó hace 5 millones de años y por tanto presentan un relieve profundamente erosionado, prácticamente peniplanado, son la mencionada Lanzarote y Fuerteventura; islas en escudo, como Gran Canaria y La Gomera, en cuyas morfologías abovedadas resultan dominantes la presencia de una cumbre central de la que parte una red radial de drenaje que secciona rampas y lomos, reconocible parcialmente también en el norte de La Palma; e islas en dorsal, claramente reconocible en Tenerife y El Hierro y parcialmente en La Palma en el eje Cumbre Nueva y Cumbre Vieja.

III.1.2 Principales formas del relieve

Para caracterizar las principales formas del relieve de las Islas seguimos un criterio de clasificación genético en el que se distingue entre formas directas, poco erosionadas, en las que domina el componente constructivo; formas derivadas, en las que la acción erosiva es significativa, aunque se conserva la forma derivada de la construcción; y formas erosivas, en las que domina la acción de los agentes erosivos, siendo poco reconocible la morfología originaria.

III.1.2.1 Formas constructivas directas

- Conos y coladas volcánicas. Constituyen unas de las morfologías más características y notorias de las islas. Los conos presentan morfologías que van desde las formas simples, compuestas por un cono de cinder con forma de herradura y su colada, a alineaciones, campos de volcanes, calderas volcánicas explosivas o *maares*, hornitos, etc. En Lanzarote se puede apreciar la amplia variedad de formas directas originadas por la actividad volcánica.

Figura III.7 Volcanes de Timanfaya, Lanzarote



- Islas bajas. Esta morfología tiene su origen en el relleno lávico producido por la llegada de lavas a un sector costero poco profundo y de topografía llana sobre el cual se extienden las coladas dando lugar a un relleno, normalmente en forma de abanico, que amplía la superficie insular. Garachicho o Teno Bajo en Tenerife son ejemplos claros.

Figura III.8 Isla Baja de Garachico, Tenerife



- Llanos estructurales. Surgen de la deposición más o menos horizontal de coladas lávicas que discurren por un relieve relativamente plano, rellenando las irregularidades previas y nivelando la superficie. Se localizan tanto en la costa, donde grandes volúmenes de lavas forman un llano a modo de gran isla baja, o en zonas de interior rellenando antiguas depresiones, como sucede en Gran Canaria, en el Llano de la Pez, o en la Meseta de Nisdafe en El Hierro.

Figura III.9 Meseta de Nisdafe, El Hierro



- Estratovolcanes. Son volcanes de grandes dimensiones, formados por la superposición de lavas y piroclastos procedentes de una gran boca eruptiva central a la que se adosan otras de menor envergadura. Son los volcanes que alcanzan una mayor altura, como es el caso de El Teide (más de 2.000 metros sobre el nivel de base), en Tenerife, o el Bejenado, en La Palma.

Figura III.10 Bejenado y Barranco de las Angustias, La Palma



- Dorsales o cordilleras. Son grandes morfoestructuras lineales, resultado de la acumulación de numerosas erupciones subaéreas agrupadas en torno a un eje o fisura de varios kilómetros de longitud donde se concentra la actividad volcánica. Presentan el aspecto de tejado a dos aguas, con una elevada cresta central, formada por numerosos conos piroclásticos, desde donde parten, hacia ambos lados, laderas de pendiente pronunciada, y numerosos barrancos paralelos de corto recorrido y fuerte pendiente. En la costa son frecuentes los grandes acantilados. Las dorsales más importantes son Cumbre Nueva en La Palma, La Cordillera Dorsal o Dorsal de Pedro Gil en Tenerife o la isla de El Hierro en su totalidad.

Figura III.11 Cumbre Nueva y Cumbre Vieja, La Palma



III.1.2.2 Formas constructivas derivadas

- Macizos. Este término se utiliza en Canarias para designar relieves de gran envergadura, bien diferenciados topográficamente del entorno, formados por grandes apilamientos de lavas de varios centenares de metros de potencia que presentan una línea de cumbres bien marcada y fuertes escarpes o acantilados marinos que los delimitan. Son enormes acumulaciones de lavas de edad miopliocena que constituyen los núcleos de cada isla y son resultado de una actividad volcánica fisural o fuertemente concentrada. En esta morfología se incluyen espacios tan bien definidos como Famara y los Ajaches, en Lanzarote, Betancuria y Jandía en Fuerteventura, Tamadaba, Inagua-Ojeda-Pajonales y Güigüf en Gran Canaria, Anaga y Teno en Tenerife, o la isla de La Gomera en su totalidad. La prolongada actividad erosiva que han sufrido ha dado lugar a relieves accidentados, con laderas pronunciadas y culminaciones elevadas desde la que parte una red de drenaje radial.

Figura III.12 Macizo de los Ajaches, Lanzarote



- Rampas. Son interfluvios de superficie plana y disposición subhorizontal, nítidamente recortados por barrancos, escarpes y acantilados, originados por la incisión de la red de drenaje sobre un edificio en escudo o una dorsal. El encajamiento de la red de barrancos recorta las vertientes y destaca sectores que conservan su nivel estructural y que, en el caso de las islas de estructura en escudo, dan lugar a secciones triangulares netas, y en el caso de las dorsales, secciones de tendencia rectangular. Son formas muy comunes en las islas centrales y occidentales donde constituyen, junto a los barrancos, las morfologías dominantes. Tal es el caso de todo el Norte de La Palma, las laderas de las dorsales de Tenerife, la mitad suroccidental de Gran Canaria o la isla de la Gomera en su totalidad.

Figura III.13 Rampas del Suroeste, Gran Canaria



- Lomos. Son interfluvios de superficie redondeada, suave, sin crestas, desde donde descienden sin solución de continuidad las vertientes hacia los fondos de los barrancos, que los delimitan, y la costa. La localización de conos volcánicos asociados a las divisorias de aguas contribuye a suavizar su aspecto. Estas formas son las características de los interfluvios del Macizo de Betancuria y del Nordeste de Gran Canaria.

Figura III.14 Lomos de Los Molinos, Fuerteventura



- Rampas de valle. Estas formas tienen su origen en el relleno y posterior disección de una colada lávica que discurre por el fondo de un barranco. En primer lugar, la colada lávica rellena el fondo del barranco y posteriormente la acción erosiva fluvial incide en los laterales, en la zona de contacto de la colada con el cauce preexistente originando su resalte.

Figura III.15 Rampas de valle en la Cuenca del Guinguada, Gran Canaria



- Mesas. Son estructuras de pequeña magnitud, constituyen vestigios residuales del desmantelamiento de una rampa de valle o un nivel de relleno lávico de un barranco, en cuyos escarpes se aprecia la disposición horizontal de las coladas. Pueden estar unidas a las vertientes o presentarse aisladas. Mesa Mota en Tenerife o las mesas de Acusa y El Junquillo, en Gran Canaria, son ejemplos claros.

Figura III.16 Mesa del Junquillo, Gran Canaria



III.1.2.3 Formas erosivas

- Valles y calderas de deslizamiento. Constituyen las morfologías erosivas de mayor envergadura del Archipiélago. Dentro de esta categoría se incluyen mesoestructuras como la Caldera de Taburiente, en La Palma, el Valle de El Golfo, en El Hierro, y los valles de Güímar, la Orotava y el Circo de las Cañadas del Teide en Tenerife.

Figura III.17 Circo de las Cañadas, Tenerife



- Barrancos. Como se ha señalado, los barrancos son una de las morfologías más características del archipiélago y presentan una gran variedad de formas que van desde las simples incisiones lineales, escasamente jerarquizadas y de corto recorrido, propias de las dorsales, a complejas redes, bien jerarquizadas, de evolución prolongada que contienen a su vez otras morfologías de menor escala, como rampas de valle, mesas, roques y diversas formas sedimentarias.

Figura III.18 Barranco de Hermigua, La Gomera



- Calderas erosivas. Son complejas morfologías que se desarrollan en las cabeceras de los grandes barrancos por la erosión fluvio-torrencial. Por lo general contienen interfluvios secundarios y diversas morfologías como roques, rampas de valle, crestas y cuchillos, movimientos en masa, coluviones, etc. Buenos ejemplos de estas formas complejas se localizan en La Palma, La Gomera y, especialmente, en Gran Canaria.

Figura III.19 Caldera de Tejeda, Gran Canaria



- Llanos erosivos. Aquéllos, de cierta envergadura, son escasos en Canarias, pero adquieren una significación paisajística relevante en las islas de Lanzarote y, sobre todo, en Fuerteventura. Con el término llano erosivo se designan amplias superficies en las que apenas se producen variaciones topográficas, salvo la presencia ocasional de conos volcánicos aislados o cuchillos residuales, testigos del nivel estructural preexistente. En el sector costero, la acción erosiva del mar durante las transgresiones contribuye a la formación de estos llanos erosivos. Buen ejemplo de estas estructuras es la Llanura Central de Fuerteventura.

Figura III.20 Llanura de Antigua, Fuerteventura



- Crestas y cuchillos. Son formas terminales de los procesos de erosión de los interfluvios que concluyen cuando este ha sido completamente desmantelado. Son formas derivadas residuales que indican el nivel estructural. Muchas rampas presentan crestas y cuchillos en su sector superior que indican el inicio de su desmantelamiento definitivo, como la Rampa de Amurga en Gran Canaria.

Figura III.21 Cuchillos de Ansite, Gran Canaria



- Acantilados y roques marinos. El proceso de formación de los acantilados deriva del efecto de la erosión marina en las zonas de costa. Cuando se da una mayor resistencia local de las rocas y quedan intactos pequeños bloques, que suelen adoptar formas caprichosas, hablamos de roques. Son buenos ejemplos de esto El Roque Bonanza o de Salmor en El Hierro, Los Roques de Anaga o de Garachico en Tenerife, El Roque de Gando o el Dedo de Dios en Gran Canaria.

Figura III.22 Riscos de Tibataje y Roques de Salmor, El Hierro



- Playas. En las costas de las islas abundan las playas de cantos o arenas que se forman por la erosión litoral y la acumulación de sedimentos marinos o continentales.

Figura III.23 Playas de Gorriones, Fuerteventura



- Arenales, jables y campos de dunas. Son muy frecuentes en las islas orientales, en las que la acción del viento impulsa hacia el interior las partículas de arena. Los arenales de Corralejo en Fuerteventura y el campo de Dunas de Maspalomas son los ejemplos más significativos.

Figura III.24 Dunas de Maspalomas, Gran Canaria



III.1.3 Las costas

La acción erosiva del mar, sobre todo en las islas orientales, en las que la actividad volcánica cesó hace varios millones de años, ha dado lugar a distintos acantilados, superficies de abrasión y playas, algunas de las la cuales han quedado emergidas tras el descenso finicuaternario del nivel medio del mar.

Los acantilados son muy comunes y en ellos se puede establecer una tipología basada en su grado de verticalidad, su morfología, su funcionalidad y, sobre todo, su altura. Así, se distingue entre megaacantilados (700-500 metros), acantilados muy altos (500-250 metros), acantilados altos (200-100 metros) y acantilados bajos (menos de 100 metros). En la actualidad, muchos de estos grandes acantilados están batidos por el oleaje, pero otros muchos quedan libres de él, al situarse en su base playas, superficies de abrasión, taludes de derrubios o rellenos lávicos que los protegen, constituyendo acantilados fósiles. En los

acantilados altos y bajos, relacionados con los materiales emitidos con posterioridad al Pleistoceno, es frecuente observar playas, taludes, superficies de erosión y llanos lávicos situados a su pie que reflejan las oscilaciones del nivel del mar y la interferencia de la actividad volcánica.

Figura III.25 Costa acantilada en Agulo, La Gomera



Las superficies de abrasión se explican por la acción erosiva del mar que, en sus sucesivas oscilaciones, produce superficies llanas por el efecto combinado de la abrasión y la corrosión. Entre las formas de acumulación litoral destacan las playas, en las que se distingue entre cordones de cantos y playas de arena. Los primeros tienen su origen en la remodelación de las rocas caídas a pie de acantilado o arrastradas por los barrancos y las segundas en la deposición de arenas en litorales rectilíneos de pendiente suave.

Las oscilaciones del nivel del mar han quedado registradas en distintos niveles de acantilados y superficies de abrasión fósiles originados durante las fases transgresivas y en depósitos y cordones de callados originados durante las fases regresivas.

Figura III.26 Constitución física de las costas canarias (en km.)

Tipo de costa	Canarias	El Hierro	La Palma	La Gomera	Tenerife	Gran Canaria	Lanzarote	Fuerteventura
Acantilado alto	720,04	66,05	102,00	99,43	137,80	104,49	110,59	99,68
Acantilado de 20 a 2 m.	319,36	27,70	25,69	0,50	119,68	33,77	47,79	64,23
Costa baja	170,22	7,10	11,90	1,50	47,96	17,38	2,20	82,18
Playa de cantos	65,56	0	1,90	0,05	29,64	24,26	6,64	3,10
Playa de cantos y arena	93,03	5,30	8,11	14,62	12,40	13,37	16,94	22,29
Playa de arena	106,77	-	1,10	0,30	25,10	18,94	9,64	51,69
Playas artificiales	78	0,35	5,05	1	25	24	19	2
Total	1.553,89	106,50	155,75	117,65	358,22	236,64	213,26	326,91

Fuente: M.O.P.U. *Plan indicativo de usos del dominio público litoral.*

El tipo de costa permite establecer el grado de accesibilidad marítima de las islas. Las playas de cantos, de cantos y arena y las playas de arena se presentan como costas accesibles donde es posible el desembarco, mientras que las costas acantiladas o costas rocosas bajas ofrecen una gran dificultad para el desembarco. A partir de estos criterios, se puede establecer una clara diferencia entre las islas. Así, en términos relativos, la isla más accesible es Gran Canaria con 23,9% de su costa formada por playas de cantos o arenas, seguida de Fuerteventura, con 23,5%. Le siguen a distancia Tenerife, Lanzarote y La Gomera con 18,7% y 14,3% y 12,6% respectivamente, y muy a distancia La Palma, con 7,1%, y, por último, El Hierro, la menos accesible sólo el 4,9%. En términos absolutos, la isla con más longitud de costa accesible es Fuerteventura con 77 kilómetros, seguida de Tenerife y Gran Canaria, con 67,1 kilómetros, y 56,5 kilómetros respectivamente. Lanzarote ofrece un total de 33,2 kilómetros y las que menos longitud de costa accesible ofrecen son La Gomera, con 14,9 kilómetros, La Palma con 11,1 y El Hierro con sólo 5,6 kilómetros. El resumen, Fuerteventura resulta ser la isla más accesible y El Hierro la menos.

III.2 La apropiación social del espacio

En el período histórico de de nuestro análisis, los siglos XV a mediados del siglo XIX, en la historiografía canaria² se reconocen tres etapas caracterizadas por condiciones socioeconómicas diferenciadas.

III.2.1. Primera etapa: la economía azucarera

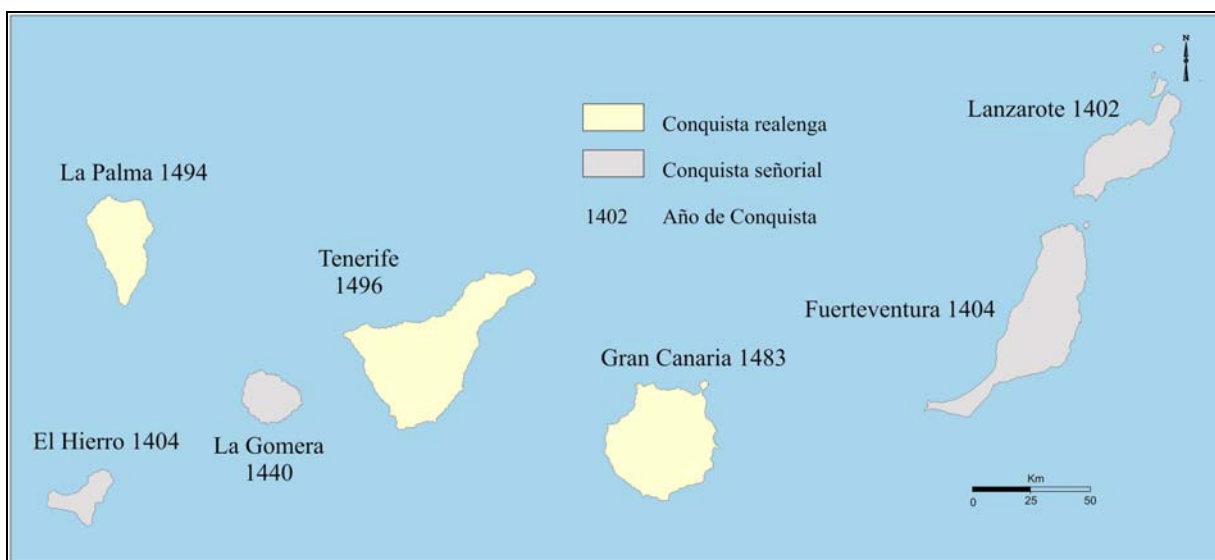
La empresa conquistadora de las islas fue iniciada por los arruinados nobles normandos Jean de Béthencourt y Gadifer de la Salle en el año 1402, siendo Lanzarote la primera isla conquistada y seguidamente Fuerteventura y El Hierro, ambas en el mismo año, 1405, debido en gran medida a la débil oposición de unas comunidades aborígenes de escasos recursos demográficos. La ocupación de las llamadas islas de señorío se culminó en 1440 con la entrega pacífica de La Gomera, isla esta última donde se establecería una saga señorial, los Peraza-Herrera, que intentará conquistar en vano las tres islas más ricas en recursos y población. Habría que esperar más de medio siglo para que la realeza castellana emprenda la conquista sucesiva de Gran Canaria, consumada en 1483, La Palma en 1494 y Tenerife, en 1496, llamadas desde entonces como islas de realengo.

La primera puesta en valor del Archipiélago obedeció a su papel de economía de enclave en el proyecto africanista de las potencias ibéricas. A fines del siglo XIV, una vez que se impuso Castilla como potencia hegemónica sobre todo el Archipiélago, se instaló un modelo de crecimiento económico mercantil. Tras los repartimientos de las tierras conquistadas entre los que habían participado de forma activa en la conquista o en su financiación, a finales del siglo XV y, sobre todo, en la primera mitad del siglo XVI, en Canarias se implantó una economía agrícola de plantación basada en el cultivo de la caña de azúcar

² Hemos desarrollado este epígrafe apoyándonos en una abundantísima producción historiográfica. Además de haber consultado un considerable número de artículos y obras de historia local, para efectuar esta síntesis hemos utilizado distintos compendios de historia general de Canarias, como el de Millares Torres (1977), el editado por Edirca en seis volúmenes y más recientemente el publicado por Prensa Ibérica (1991) en cuatro tomos.

(Saccharum officinarum) destinada a los mercados europeos, con capital mercantil genovés y flamenco, que tuvo su asiento territorial en una pequeña parte proporcional de su superficie, concretamente en la costa norte y oriental de Gran Canaria y Tenerife, en la costa oriental y occidental de La Palma y en algunos pequeños fondos de barranco de La Gomera. La planta y los obreros cualificados fueron traídos en un primer momento desde la vecina isla portuguesa de Madeira por los genoveses, donde se había implantado su cultivo desde 1450. El primer ingenio azucarero movido por caballos se instaló en Gran Canaria antes incluso de su conquista.

Figura III.27 Islas de realengo e islas de señorío



El cultivo de la caña de azúcar tuvo un carácter depredador pues se instaló en los suelos de mayor calidad agrológica, con fuerte espesor, mucha humedad ambiental, áreas cálidas y con la posibilidad de traer aguas de las cumbres. La escasa mano de obra esclava indígena fue reforzada con reducidos contingentes de esclavos berberiscos y negros traídos desde las costas de berbería y las guineanas. El resto del espacio agrícola útil se destinó a cereal, ganado y a la extracción de leña y madera de los frondosos bosques de las cinco islas más occidentales; en Lanzarote y Fuerteventura, la ganadería de suelta y la producción

de cereales eran las principales actividades económicas. Así pues, la colonización inicial trajo nuevas especies de plantas y animales, y su modelo económico, vinculado al escenario mercantil atlántico, intensificó el uso del factor agua; roturó espacios hasta entonces vírgenes para las nuevas simientes; y, por último, inició la tala de los montes para cubrir la demanda de madera para la construcción urbana y naval y la de la leña para las calderas de los ingenios azucareros. En apenas unos cincuenta años, los bosques de laurisilva y los pinares más próximos en términos de costes a los centros urbanos y de producción de azúcar se transformaron en tierras de pan sembrar y viñedos, en zonas de monte degradado o en eriales, donde una ganadería extensiva, ahora de ganados mayores y menores, completaba la labor destructora del medio natural.

A lo largo de los siglos XV y XVI la población se concentró en las tierras agrícolas óptimas, en las comarcas costeras del norte de las islas de Tenerife y Gran Canaria. Así, destacan las parroquias de La Laguna, Icod de los Vinos, Buenavista y Garachico, en Tenerife, y las de Las Palmas, Telde, Arucas, Guía y Gáldar, en Gran Canaria. Paralelamente al asentamiento de la población tiene lugar el proceso de fundación y segregación parroquial, más denso en las comarcas más pobladas, estableciéndose los primeros límites territoriales de las islas, las "rayas antiguas", que constituyen los núcleos de los actuales municipios. Sin embargo, la concentración de la población en comarcas más o menos aisladas, separadas por una abrupta orografía, hizo que desde estos momentos la red de comunicaciones terrestres tuviera escaso desarrollo y se limitara a la que comunicaba las zonas productivas con los puertos por donde se exportaba la producción azucarera, constituyendo redes comarcales más o menos independientes, en cuyo interior se establecieron caminos carreteros, permaneciendo el resto de las islas con caminos de herradura o veredas que no favorecían la comunicación. Así pues, la red de puertos y embarcaderos fue durante siglos la mejor vía de comunicación de unas islas con otras y en el interior de cada una de ellas.

III.2.2 Segunda etapa: la expansión agrícola de las medianías

A partir de la segunda mitad del siglo XVI, este modelo productivo cuyo motor era el azúcar fue declinando, aunque no generó una verdadera crisis pues tiempos atrás, en las áreas aptas para la viticultura, allí donde había suelos sueltos, con una ligera capa de arcilla en la superficie, o directamente sobre picón, un sustrato con alta capacidad higroscópica, favorecedora del mantenimiento de la humedad y de la oxigenación del suelo, ya se habían estado plantando viñedos. De esta forma, durante el siglo XVII, los viñedos llegaron a ocupar una superficie muy superior a la que tenía la caña. Sin embargo, si bien en el trasiego de ésta hubo partidas producidas en el Norte de Tenerife que eran trasladadas a través del embarcadero de Santa Cruz hasta el puerto de Las Palmas, esto no era la norma, pues lo que imperaba era la consideración de espacio-isla, con origen de los productos y sus flujos comerciales o de consumo dentro de la misma isla, salvo aquella materia exportada al exterior.

Ahora se amplía el escenario productivo y comercial, es decir, hay una consideración de espacio-archipiélago, que propició una división del trabajo y de las actividades, ya no sólo en el interior de cada una de las islas, sino que este reparto de funciones y actividades se extendió a las siete islas, aunque la más pequeña, El Hierro, se mantuviera más al margen de este sistema de funcionamiento regional. Las zonas menos pródigas en agua como eran Lanzarote, Fuerteventura, el Sur de Tenerife y parte del Sur y centro de Gran Canaria, en menor medida, se convirtieron en los graneros de trigo del Archipiélago, merced a las pocas exigencias hídricas de este cultivo, aunque eran frecuentes los años sin cosecha por sequías prolongadas o plagas de langostas (*locustoideos*). Mientras tanto, en las medianías e incluso en las proximidades de las cumbres, abancalando o sorribando las cabeceras y laderas de los barrancos, o en los lomos de las medianías subhúmedas, se "fabrican fincas" o se roturan nuevas tierras con destino a la economía de mercado interior para subvenir a las necesidades de consumo de las poblaciones campesina, jornalera y urbana. A los pocos años de

introducir la cañadulce en las plantaciones americanas, estas zonas de policultivo intensivo otorgaron un lugar prominente a los nuevos cultivos procedentes del nuevo continente, el maíz y la papa.

Así pues, la ruina de la cañadulce, iniciada a mediados del siglo XVI por la fuerte competencia de los mercados brasileño y antillano dejó paso a la era del viñedo, que ocupó el espacio exportador abandonado por cañaverales, aprovechando la infraestructura hidráulica creada en función de sus necesidades, aunque el volumen de agua requerido para el nuevo cultivo era netamente inferior a aquél. El ahorro del recurso agua por el cambio de cultivo se acompañó de un aumento de las aguas superficiales, merced a la regeneración de las masas forestales por la caída de la demanda de leña y madera para su combustión como energía, tras el cierre de los ingenios azucareros.

Las cepas malvasías, oriundas del Mediterráneo oriental, traídas con escala en Madeira, vinieron a sustituir en los mercados europeos, sobre todo ingleses, la interrumpida producción de caldos de las tierras de la cuenca oriental mediterránea, que había caído bajo ocupación otomana. Desde que *Hickman & Castlyn* se fundara en 1553 en Tenerife, fueron muchas las firmas exportadoras y cosecheros-exportadores locales los que se incorporaron al negocio vitivinícola con base en Canarias, que así iniciaba un larguísimo período de intercambio comercial con Inglaterra que se prolongaría hasta bien entrado el siglo XX. La expansión de las malvasías pasó de las 1.500 pipas exportadas a principios del siglo XVII hasta las 5.500 en la década de 1630, obtenidas sólo sobre unas seiscientas fanegadas de tierra (5.448 m²) en Tenerife, isla en la que radicaba el mayor número de cepas.

Pero la bonanza económica no reposaba sólo en el vino sino en la importancia creciente adquirida por los puertos canarios, que se convirtieron en activos centros de contrabando de géneros extranjeros, como la plata indiana, la cual era enviada a los mercados europeos (ingleses, portugueses y holandeses). De hecho, Inglaterra, casi a la altura del papel desempeñado por España, la metrópolis administrativa, ha sido la potencia que ha marcado la pauta de sus

designios económicos, utilizando el Archipiélago, y en especial a Tenerife y Gran Canaria, como núcleos-escala de las rutas mercantiles del Atlántico Medio hasta algo después de la Segunda Guerra Mundial. Tal como le ocurriera a la caña de azúcar en su momento, la economía del viñedo declinó a finales del siglo XVII, sobre todo por la consolidación de otras regiones vitivinícolas (Madeira, Oporto, más tarde Jerez), también controladas durante muchísimo tiempo por los ingleses, y que a la postre, obligaron a buscar otros cultivos alternativos en Canarias.

Al contrario de lo que ocurre en la Península, el siglo XVIII es el siglo de la pobreza en Canarias. Con el vino se venían pagando los bienes importados hasta el siglo XVII, de ahí que cuando se hundan las ventas del vino en los mercados extranjeros, el modelo productivo entra en recesión y debe buscar alternativas, reajustando la asignación de los recursos disponibles (tierra, agua, trabajo) para aumentar el grado de cobertura de la economía isleña y liberar el recurso ocioso o improductivo. Se debe producir más trigo y se presiona sobre las medianías de Gran Canaria y Tenerife, ya en estos momentos deforestadas, donde se instalan cultivos de secano. Aparecen nuevos asentamientos de población sobre espacios cuyas condiciones naturales no eran las más adecuadas, y cada vez más alejados de las capitales isleñas, centros neurálgicos del poder agrícola y mercantil, en especial Las Palmas de Gran Canaria y La Laguna-Santa Cruz, en Tenerife. Esto implica también cambios en el resto del poblamiento existente y una fuerte expansión del caserío y el hábitat disperso que se vio acompañado por una profusión de la red caminera constituida por estrechos senderos.

El viñedo, al no encontrar mercados exteriores, tiene que industrializarse, abriéndose paso a nuevos productos como el aguardiente. En esta época, y no antes, aparece el viñedo en una isla hasta entonces eminentemente cerealícola como Lanzarote, hecho favorecido por una catástrofe natural como fue la erupción volcánica continuada entre 1730-36, que afectó a más de la cuarta parte de la isla; los enarenados o arenados son una técnica de cultivo muy ingeniosa que se generaliza al resto de la isla; también aparecen por primera vez tierras destinadas a viñedos en la isla de El Hierro, en el interior de El Golfo, o en la

banda oriental de La Palma, en Mazo. De nuevo, la aptitud de ciertos suelos volcánicos en áreas hasta entonces incultas, o la aparición de nuevas técnicas en aquellas sepultadas bajo mantos de lava y picón, como sucedió en La Geria, en Lanzarote, explican la facilidad con la que se extendió el viñedo.

El policultivo y la ganadería seguían manteniendo el vigor de las décadas precedentes. Por paradójico que parezca, el policultivo y los cereales (trigo, cebada y centeno) ocupaban a finales del siglo XVIII el 90 por ciento de la superficie cultivada canaria. Este período crítico tiene un repunte efímero en sus postrimerías, cuando vuelven a recuperarse las viejas áreas del viñedo, e incluso aparecen otras nuevas, vinculadas todas ellas a las exportaciones a América. El trigo y la ganadería menor siguen siendo fundamentales en Fuerteventura, donde se intensifican las obras orientadas a la retención de las aguas de escorrentía, con gavias. Lanzarote diversifica sus producciones, pues al trigo y al viñedo de nueva implantación, añade también papas y millo en las zonas más húmedas, situadas sobre todo en los altos de Famara y, en menor medida, de Los Ajaches. Sólo a finales de siglo se observa una disminución superficial de los trigales de las islas orientales, pero esto no es óbice para concluir que en esta época finisecular el viejo modelo vitivinícola vuelve a hegemonizar el territorio regional.

La barrilla escarchosa o yerba vidrio (*Mesembryanthemum crystallinum*) una planta de suelos pobres y salitrosos, que hasta finales del siglo XVIII había tenido una significación marginal en los terrenos a sotavento de las islas de Lanzarote, Fuerteventura y, en menor medida, Gran Canaria y Tenerife, comenzó a ser demandada en los mercados europeos (Inglaterra e Irlanda) y norteamericanos para su utilización como sosa cáustica en la industria textil. El auge exportador conllevó el primer despertar urbano de las nuevas capitales de las islas más orientales, Puerto Cabras, y, sobre todo, Arrecife, desde donde se concentraban las operaciones comerciales con el exterior.

El bosque seguía retrocediendo, no por necesidades de madera y leña como en la época de la cañadulce, sino por la voracidad de los “aguatenientes” en usurpar tierras comunales con remanentes de agua para su privatización, la cual

tiene su traducción física en la desaforada construcción de infraestructuras hidráulicas particulares (minas, galerías, norias, estanques...). El hacha, el arado y el fuego se dieron la mano, y la propiedad comunal retrocedió ante el avance de un frenético proceso privatizador de carácter legal o clandestino, que alcanzó su auge a finales del siglo XVIII y el primer tercio del siglo XIX, cuando la política ilustrada facilitó los repartos de baldíos entre los jornaleros y las datas a miembros de las elites insulares. De nada sirvieron los esfuerzos de la Real Audiencia, de los Corregidores y de las Reales Sociedades Económicas de Amigos del País, que denunciaron las consecuencias negativas de la destrucción de las masas forestales sobre los recursos hídricos, y apoyaron el cierre parcial de los montes para su regeneración y para proteger las madres de las aguas. Pero todo fue en vano, pues el hambre de tierras y aguas de la mayoría de los "sin agua" y la codicia de tierras y aguas de unos pocos hacendados fueron más fuertes que la necesidad de conservar las tierras públicas y el agua.

La expansión de los nuevos cultivos de secano favoreció la redistribución de la población que, por una parte se dispersa en grupos familiares dadas las menores exigencias agrológicas de los nuevos cultivos de origen americano, la papa y el millo, y, por otra, se concentra en torno a los núcleos portuarios y los grandes centros agrícolas. Así, en estos momentos, la población ocupa tierras hasta el momento poco explotadas de las medianías y las tierras secas de las fachadas sur de las islas, y se concentra en torno a los puertos norteños de Garachico y el Puerto de la Cruz y la ciudad de La Laguna, en Tenerife, y en Las Palmas y Telde, en Gran Canaria. Durante el siglo XVIII, la isla más poblada era Tenerife, con algo más del cuarenta por ciento de la población total del Archipiélago, seguida de Gran Canaria con poco menos del treinta por ciento y de La Palma con algo más del 10 por ciento. Las otras cuatro islas apenas sostenían al restante 20 por ciento, siendo El Hierro la menos poblada. La primera división parroquial del siglo XVI, en que se fundan treinta y seis nuevas feligresías, refleja el proceso de colonización agrícola, el cual se acrecienta durante el siglo XVII, con la creación de otras veintitrés; durante el siglo XVIII, con la aparición de sólo

nueve parroquias nuevas, la población se adensa en las áreas previamente colonizadas.

Figura III.28 Red de puertos y fondeaderos en el Antiguo Régimen (Torres, E., 2002)

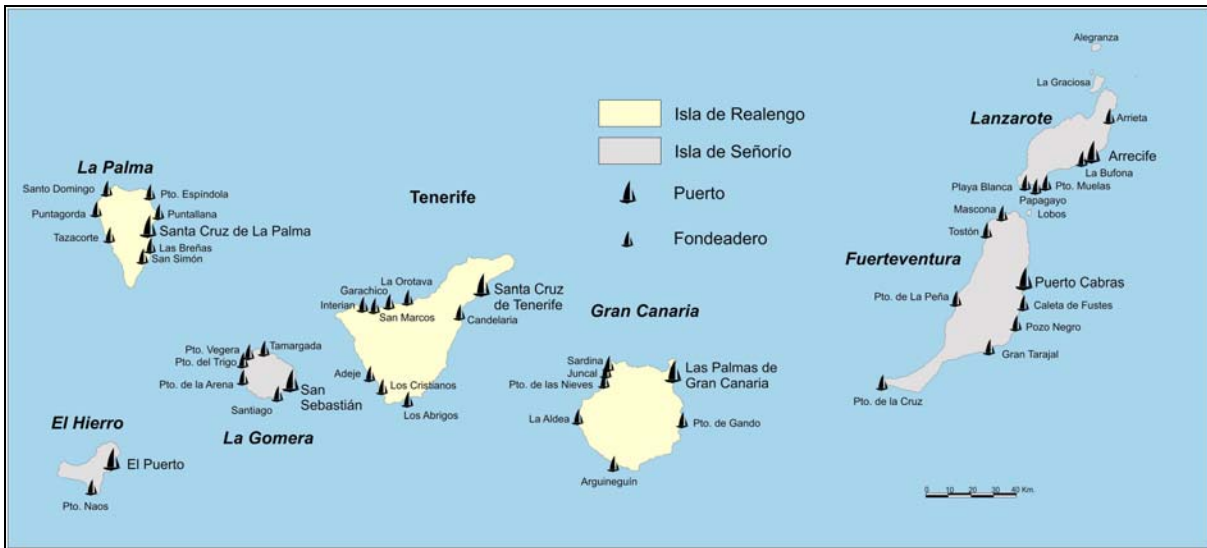


Figura III.29 Evolución de la población del Archipiélago Canario

Islas	1590	1680	1688	1744	1787	1802
Tenerife	23.760	51.954	51.867	60.218	61.432	69.025
Gran Canaria	12.829	20.163	22.154	34.684	48.943	53.844
La Palma	8.158	13.076	14.342	17.581	23.723	28.788
Lanzarote	1.650	3.737	4.483	7.210	12.778	16.160
Fuerteventura	2.200	3.889	3.913	7.382	10.708	12.451
La Gomera	2.273	4.521	4.661	6.251	6.944	7.915
El Hierro	1.263	3.252	3.956	3.687	3.800	4.006
Canarias	52.133	100.952	105.376	137.193	168.328	192.189

Fuente: Macías, A., (1988)

III.2.3 Tercera etapa: la implantación del modelo puertofranquista

Durante la primera mitad del siglo XIX se produce la ruina de los cultivos exportadores, el vino por la competencia foránea en sus mercados europeos, y la barrilla por el descubrimiento de la sosa cáustica artificial. De modo automático, se generan profundos cambios en la estructura de la propiedad rural, consolidados posteriormente con la desamortización. Ésta afecta, entre la de Mendizábal (1838-

44) y la de Madoz (1855-75), a más del 6 por ciento de la superficie archipelágica, pues fueron unas 47.000 hectáreas las que cambiaron de propietarios. La Iglesia fue desprendida de tierras de alto valor agrícola e hídrico, situadas en las medianías de las dos islas centrales, mientras que la propiedad estatal y los bienes comunales contribuyeron al engrandecimiento de familias ya afortunadas, sobre todo con la apropiación de los terrenos baldíos de las improductivas tierras de las cumbres (gran parte de las faldas del Teide) o de las costas subdesérticas del sur de Tenerife y de Gran Canaria.

Salvo raras excepciones, como ocurriera en la Península, la inmensa mayoría de estas tierras no fueron puestas en cultivo, tal como obligaba el espíritu y la letra desamortizadoras. Todo lo contrario, la desamortización civil contribuyó a transformar las estructuras heredadas del pasado, al suprimir los derechos comunales sobre las tierras baldías y pastizales, y limitar el acceso a estos bienes al colectivo campesino, que obtenía de ellos, sobre todo con la ganadería y el carboneo, una parte de sus ingresos.

La deforestación, inducida por la presión privatizadora sobre los montes y los recursos hídricos, alcanzó unos niveles alarmantes, incluso sobre terrenos desamortizados y declarados como patrimonio forestal del Estado; las talas masivas e incendios redujeron la superficie forestal de dominio público entre 1859 y 1910 de 193.875 a 93.855 hectáreas. El paro y la miseria rural se incrementaron por la elevada presión rentista de una clase propietaria que cerraba su bolsa a toda inversión productiva y que extendía su control sobre el patrimonio comunal, provocando conflictos y tensiones con aquellos que sentían ultrajado su derecho moral y jurídico al disfrute de tales bienes. Esta esquilación fue especialmente grave en Gran Canaria, pues es en esta época cuando queda reducido a la mínima expresión el último vestigio significativo de la laurisilva en la isla: la Montaña de Doramas.

De forma progresiva, a mediados del siglo XIX, sobre las tierras sometidas al policultivo intensivo de riego, al cereal de secano y al viñedo, afectado por el *oidium tuckeri*, se había extendido el nopal (llamado en las islas tunera o

chumbera), con su parásito asociado, la grana o cochinilla (*Coccus cacti*). El tinte obtenido de dicho parásito era muy apreciado en los mercados europeos, ingleses y franceses, en especial, como colorante para la industria textil o para su posterior conversión en carmín y demás pastas de cosmética. En menos de veinte años (1858-1878), la superficie cultivada en secano se redujo un 36 por ciento, mientras que las de regadío crecieron un 20 por ciento, sobre todo para destinarlas a la plantación de nopales, que aunque crecían bien en el secano, su productividad aumentaba con aportes hídricos complementarios. El nuevo cultivo exportador no reprodujo el pasado modelo territorial en el que imperaba el vino, con su consecuente división del trabajo por áreas o islas. De hecho, Lanzarote y Fuerteventura salieron de ese modelo porque ya los mercados regionales no necesitaban sus trigos para el consumo de la población de las islas más pobladas, pues por esa época ya llegaban harinas y granos del extranjero a través de los puertos francos, mucho mejores y más baratos que los isleños, hecho que pasa a constituir una debilidad crónica y estructural de la economía canaria hasta el presente. Esto no significa que desapareciera el cultivo de las áreas trigueras más productivas; se desarticulan las tierras destinadas a cultivos que antes suministraban los mercados interiores (las medianías húmedas de Gran Canaria y Tenerife, y los del resto de las islas en menor medida), aunque se siguen manteniendo, con menor presión, los cultivos de millo, papa, hortalizas y frutales, pero casi con carácter subsidiario en relación a la cochinilla. Los cortijos se convierten en zonas ganaderas extensivas y ya no vuelven a crearse poblados *ex novo* vinculados al medio rural.

El periodo de la cochinilla se ve amenazado en 1871 con el descubrimiento de colorantes químicos como la anilina, y esa advertencia se convierte en catástrofe con la brusca caída de sus precios en los mercados internacionales con el inicio de la década de 1880, ante la competencia de los nuevos artículos artificiales, producidos a muy bajo coste y sin el problema del transporte marítimo. En esa década, Canarias alcanzó la tasa migratoria más alta de España, enviando 23.000 personas a Cuba, que se convirtió así de hecho en la octava isla canaria.

Lanzarote y Fuerteventura, caída la caída de la grana y destruida la oferta de trigo de antaño, al ser las islas con menores recursos hídricos para otro tipo de cultivos de regadío, se convirtieron desde los años de las hambrunas de 1872-1882 hasta entrada la década de 1960 en islas desoladas, sin posibilidades de desarrollo, en las que las migraciones estacionales o definitivas a Gran Canaria fueron la pauta, sobre todo tras los períodos de prolongada sequía.

III.2.4 La organización territorial: el término o comarca agrícola

Tras la colonización inicial, a lo largo de los siglos XVII y XVIII las distintas comunidades campesinas cristalizan en una organización territorial que perseguía, ante todo, la maximización de todos los recursos del espacio capaces de controlar con los medios humanos y técnicos que estaban a su alcance.

III.2.4.1 El término o comarca agrícola

Aunque cada una de las islas era en sí misma una única jurisdicción administrativa, el concejo o municipio, sin embargo, en función de la mayor o menor extensión y complejidad orográfica de cada isla y la presencia o no de burguesía agraria, se desarrollaron varios términos agrícolas o comunidades aldeanas, desde los cuatro de El Hierro hasta los más de treinta de Tenerife, dominados por una entidad de población, grande o pequeña en su tamaño y con denominaciones tan variadas como aldea, pueblo, villa, e incluso, posteriormente, ciudad. Esta entidad central de la comunidad disponía, en la mayoría de los casos, de barrios o pagos localizados en su cercana área de influencia. Los moradores de este núcleo, con un caserío en disposición laxa o apiñada, pero siempre emplazado en las tierras menos fértiles, ejercían el dominio organizativo, social y económico de un espacio que, salvo unas pocas excepciones, comprendía los tres estratos altitudinales de las cinco islas montañosas (costa, medianías y cumbre); en Lanzarote y Fuerteventura, esos términos agrícolas, casi todos mucho más

amplios superficialmente que en las otras islas (por la práctica de una agricultura extensiva, por la abundancia de eriales y por su escasa población), se extendían, sin excepción en este caso, desde el mar hasta las llanuras más fértiles, salpicadas por conos volcánicos, llamados montañas, o bordeados por pequeños conjuntos montañosos, unos y otros de uso frecuentemente comunal.

Cuando la orografía lo permitía, era el barranco, o la cuenca hidrográfica, la que actuaba como eje vertebrador de la vida y de las actividades de la comunidad aldeana; así ocurre en Gran Canaria, La Gomera, Fuerteventura y Lanzarote. En el caso del resto de las islas, con amplias y abruptas laderas que reducen su fuerte pendiente poco antes de alcanzar el mar, los barrancos angostos y de escaso desarrollo actúan de líneas divisorias entre los términos agrícolas; la mayor concentración de comunidades aldeanas de Canarias se encuentra precisamente en los valles de deslizamiento, las vegas y en las rampas del norte de Tenerife (La Orotava, La Laguna,...), y en las vegas grancanarias (Las Palmas, Telde, Arucas y Gáldar) es decir, en la vertiente de barlovento húmedo más extensa del Archipiélago. La jurisdicción parroquial, dispuesta de cumbre a mar, garantizaba el acceso al patrimonio comunal, –pastizales y bosque-, pero también a las tierras ricas de los fondos de los barrancos y de sus laderas, fuesen éstas de grandes o pequeños propietarios, a las zonas costeras más aptas para los productos de exportación, las haciendas, a la posibilidad de disponer de un dispositivo de relación marítima –el embarcadero o puerto-, e incluso a poder ejercer la pesca artesanal; y por encima de todo, esta organización territorial permitía regular el control y reparto de las aguas a través de las heredades.

El asentamiento de población principal solía ubicarse en una franja intermedia de los valles y barrancos, alejado del mar, a caballo entre las grandes haciendas de la costa y las pequeñas parcelas dedicadas al cereal o al policultivo de las tierras de arriba. Cuando los barrancos son excesivamente estrechos y húmedos, poco aptos por tanto para la habitación humana, los núcleos, casi siempre rodeados de huertas, se sitúan en las lomas o rampas correspondientes a los interfluvios. En cualquier caso, los principales núcleos de los términos

agrícolas se ubicaron en las proximidades de las mejores vegas y terrazas aluviales, ya explotadas casi todas por las poblaciones aborígenes; a estas poblaciones se fueron añadiendo otras, según se avanzaba en el proceso colonizador de las tierras más inaccesibles tradicionalmente, aunque el proceso fundacional más importante estuvo vinculado a la economía azucarera del siglo XVI y la vitivinícola del siglo XVII en Tenerife, Gran Canaria y La Palma, y al avance del cereal y del policultivo en el resto de las islas en el siglo XVIII.

Dentro de estas comunidades aldeanas adaptadas a la distribución de los recursos agrícolas más elevados también existía una jerarquía, tanto en dimensión territorial como económica, pues no todas las tierras tienen la misma configuración y riqueza de suelos y agua. La existencia de un Curato en algunas de esas comunidades ya era señal de prosperidad y mayor concentración poblacional, de modo que aquellas entidades como Haría y Teguiise en Lanzarote, Antigua, La Oliva y Pájara en Fuerteventura, Hermigua y Vallehermoso en La Gomera, o Valverde en El Hierro ya eran en el siglo XVII la cabecera de una feligresía formada mayoritariamente por campesinos, y que albergaba también a la población dispersa de su entorno.

III.2.4.2 La función y la organización interna de los términos agrícolas

La comunicación entre las distintas unidades territoriales de ocupación en cada isla, separadas entre sí en ocasiones por verdaderos riscales, se caracterizaba por la existencia de una intrincada red de cañadas, senderos y caminos. En menor medida, las pocas carreteras existentes servían para comunicar entre las aldeas más dinámicas y la capital insular a los carruajes y bestias de carga con las mercancías con destino a la exportación o a subvenir a las necesidades de la población urbana. Eran muchas las aldeas que hasta bien entrado el siglo XIX tenían una deficiente accesibilidad (en 1892 sólo había 250 kilómetros de vías terrestres en Canarias), y por tanto se comunicaban por malos caminos hasta su embarcadero más próximo, y desde él, en transporte marítimo de cabotaje, hasta

la capital insular, como ocurría con la línea de comunicación San Bartolomé de Tirajana-embarcadero de Arinaga-muelle de Las Palmas, o a un núcleo principal de la isla más próxima, caso de la conexión de algunas comunidades de La Gomera con el muelle de Los Cristianos, en el Sur de Tenerife, o de La Aldea, en Gran Canaria, con Santa Cruz de Tenerife.

Las ordenanzas concejiles, de origen castellano y andaluz, o los fueros, fueron la cobertura legal de la organización territorial y de la cohesión social de cada isla. Cabe establecer una clara diferencia entre Tenerife y La Palma por un lado, y Gran Canaria por otro, en cuanto a la proporción entre tierras de propios y realengos, pues mientras en las dos primeras islas la mayoría de las tierras comunales fueron de titularidad concejil (bienes de propios), en Gran Canaria lo fueron de titularidad real (bienes de realengo). En la explotación del terrazgo cultivado, la comunidad establecía la rotación de las sementeras para poder ejercer el "derecho de pasto común" en las rastrojeras y maximizar así el empleo de los excrementos como abono de una corta ganadería estabulada y de aquella otra que pastaba también en las tierras comunales, sobre todo en las dehesas, progresivamente cultivadas para procurar ingresos a las haciendas municipales.

III.2.4.3 La consolidación de los municipios en detrimento del Concejo

A medida que los dirigentes agrarios y mercantiles de los términos agrícolas fueron adquiriendo un mayor protagonismo en la vida económica de cada isla, el poder de los Cabildos o Concejos comenzó a erosionarse a finales del siglo XVIII, debido al reformismo promunicipalista de Carlos III, que favoreció las tesis de la clase local emergente con la creación de las juntas municipales en los pueblos cabecera de los más vigorosos términos agrícolas, que prefiguraron la posterior estructura de los municipios canarios.

A comienzos del siglo XIX, la segregación municipal continuó planteándose en función de los intereses de las burguesías locales, un grupo social apoyado sobre intereses mucho más localizados, y cuya influencia política no trascendía

por lo común más allá del pueblo o de la comarca. La solución para permitir a esas burguesías locales hacerse con el control de los recursos naturales y comunales de sus demarcaciones pasaba por la fragmentación territorial, favoreciendo en el primer tercio del siglo XIX la creación de ayuntamientos plenos en los pueblos.

No obstante, la estructura municipal perfilada a partir de 1812 partía de realidades territoriales, sociales y demográficas muy diferentes; así, en las islas de Gran Canaria, Tenerife y La Palma había pueblos con gran entidad, que podían legitimar sus aspiraciones de convertirse en ayuntamientos, mientras que en otras áreas más pobres de estas mismas islas y, sobre todo, de las otras cuatro, hubo de recurrirse a la estructura parroquial para su conversión en ayuntamientos. La mayor o menor riqueza agrícola de los términos explica que en islas de similar superficie como Tenerife y Fuerteventura, la primera tenga treinta y un municipios en la actualidad y la segunda sólo seis.

Los nuevos ayuntamientos favorecieron en algunos casos el desarrollo rápido de una nueva clase de campesinos acomodados, mientras que en otros, las nuevas entidades municipales acabaron desapareciendo al ser absorbidas por entidades que congregaban a los principales propietarios de las tierras de aquellas zonas (Taganana, San Pedro de Daute, Punta del Hidalgo, Femés, Tetir, San Lorenzo, Chipude). Al mismo tiempo, en las dos islas orientales, la creación de nuevos ayuntamientos coincidió con el desplazamiento de los ejes de poder desde las zonas cerealícolas interiores, hasta los puertos capitalinos.

III.2.5 El modelo de ocupación y de articulación del territorio

De todo lo expuesto en este apartado, se puede concluir que el motor del proceso de poblamiento que hemos expuesto sintéticamente fue la puesta en valor del Archipiélago con el objeto de producir en él productos agrícolas destinados a la exportación hacia los mercados ibérico, primero, y anglosajón, después. En este contexto, las islas de mayores recursos agrológicos van a ser las más explotadas y pobladas, y permanecerán bajo régimen real, mientras que las otras, la de régimen

señorial, soportarán un poblamiento menos intenso y no tendrán una orientación tan vinculada hacia el exterior, sino que desarrollarán una producción orientada hacia la subsistencia o el mercado regional, salvo Lanzarote y Fuerteventura durante la producción de la barrilla y la cochinilla que también se incorporarán a la dinámica externa más claramente.

Inicialmente el modelo de poblamiento se caracterizó por la organización de comarcas o términos agrícolas poco cohesionados que, por el contrario, funcionaban más como unidades territoriales que establecían sus relaciones con los puertos capitalinos o directamente con el exterior a través de los puertos comarcales.

Este esquema comienza a transformarse a partir de la implantación del modelo económico puertofranquista con el que la actividad exportadora experimentó una fuerte concentración en los puertos de las respectivas capitales insulares y que origina una reestructuración de la red caminera, que se organiza y jerarquiza sobre ellos.

III.3 Los modelos de islas

Como ya hemos indicado en el apartado I.6, en nuestra Tesis presentamos un esquema de análisis a tres escalas: la archipelágica, que desarrollaremos en el capítulo IV, la insular, que exponemos en el capítulo V y la local o municipal, que abordaremos en el capítulo VI, en la que analizaremos en detalle los caminos desde el punto de vista patrimonial y que aplicamos al término municipal de Santa María de Guía, en Gran Canaria. Mientras que la escala archipelágica se justifica por sí misma y la municipal se explica por la necesaria selección de un espacio concreto, los modelos insulares adoptados, que representan los distintos tipos de islas, han de ser justificados. Por ello, a continuación, guiándonos de la idoneidad y de la representatividad que juegan en el contexto del archipiélago las distintas islas, presentamos los distintos criterios que determinaron nuestra elección de algunas de ellas como modelo.

III.3.1 Determinación y definición de criterios

Para establecer los modelos representativos de islas, establecimos y definimos criterios y subcriterios basados en sus características físicas e históricas más significativas, con el objeto de determinar la oportunidad de dicha selección y su grado de representatividad en el conjunto del archipiélago:

III.3.1.1 Determinación de los criterios

Criterio I. Morfogeología

Subcriterio I.1 Cronología: miopliocenas, plioleístocenas y cuaternarias

Subcriterio I.2 Morfología: dorsal, en escudo y llanas

Criterio II. Morfometría

Subcriterio II.1 Superficie: grande, mediana y pequeña

Subcriterio II.2 Altura: alta, mediana y baja

Criterio III. Posición

Subcriterio III.1 Centralidad: Centrales y periféricas

Subcriterio III.2 Proximidad: Próximas y distantes

Criterio IV. Recursos agrícolas

Subcriterio IV.1 Recursos: Altos, medios y bajos

Subcriterio IV.2 Tipo de producción dominante: de mercado, de abastecimiento interno y de subsistencia

Criterio V. Histórico

Subcriterio V.1 Régimen administrativo: señorío y realengo

Subcriterio V.2 Población: alta, media y baja

III.3.1.2 Definición de los criterios

Criterio I Morfogeología: establece diferencias en la cronología (Subcriterio I.1) y las mesoformas dominantes (Subcriterio I.2) que influyen en la construcción de las redes de caminos.

Subcriterio I.1 Cronología: la cronología establece marcadas diferencias morfológicas entre islas. Se distingue entre islas de génesis antigua, de cronología miopliocena, islas de génesis plioleistocenas y, por último, la isla más reciente, El Hierro, de génesis cuaternaria.

Subcriterio I.2 Morfología: en las islas se puede establecer una marcada diferencia entre las características morfoestructurales en función de la morfología dominante. Así se puede diferenciar entre islas de morfología arrasada, islas en escudo e islas en dorsal.

Criterio II Morfometría: establece diferencias notables entre las islas en función de la superficie (subcriterio II.1) y la altitud (subcriterio II.2) que establecen diferencias en la extensión y complejidad de las redes camineras.

Subcriterio II.1 Superficie: la superficie es *a priori* un condicionante de la red de comunicaciones. Las islas grandes desarrollarán redes complejas y con desarrollo histórico y las islas pequeñas redes simples y completas que, desde un primer momento, abarcan toda la superficie insular.

Subcriterio II.2 Altura: la altura introduce marcadas diferencias entre las islas desde el momento en que establece dificultades netas a la comunicación. Las islas bajas ofrecerán poca resistencia a la comunicación, mientras que en las altas se introducirán dificultades de comunicación al establecer una cumbre central que influirá en la morfología de las redes y la constitución de "bandas".

Criterio III Posición: la posición central o periférica en el contexto archipelágico (subcriterio III.1) y la proximidad entre las islas (subcriterio III.2) contribuye a favorecer o dificultar las comunicaciones marítimas.

Subcriterio III.1 Centralidad: la posición central o periférica de las islas en el contexto archipelágico contribuye a establecer marcadas diferencias entre ellas respecto a las rutas de comunicación marítima y explica la doble insularidad, pues las islas alejadas de las grandes rutas marítimas dependerán de las centrales en sus relaciones externas.

Subcriterio III.2 Proximidad: la proximidad entre islas favorece las comunicaciones marítimas y alivia la condición de doble insularidad, mientras que las islas más distantes permanecerán más alejadas de los beneficios de la centralidad.

Criterio IV Recursos agrícolas: los recursos agrícolas (subcriterio IV.1) condicionan el interés de las potencias coloniales por las islas y contribuyen a explicar su mayor presencia y el desarrollo de una agricultura de mercado, frente a otra de abastecimiento o de subsistencia (subcriterio IV.2).

Subcriterio IV.1 Recursos: los recursos más altos explicarán la mayor presión sobre el territorio y el establecimiento de un poblamiento más intenso.

Subcriterio IV.2 Tipo de producción dominante: en función de los recursos se establece una diferencia entre la función desempeñada por las economías de las islas. En las islas de recursos más elevados se instalará una agricultura de mercado, mientras que en las de recursos medios la agricultura se dedicará a la satisfacción de la demanda interna del archipiélago. Por último, en las islas de recursos más bajos la agricultura será de subsistencia.

Criterio V Histórico: el devenir histórico establece marcadas diferencias entre las islas en tanto que la población colonizadora (subcriterio V.2) se instala en ellas en función de los recursos que ofrecen y se organiza en ellas con el propósito de optimizar la explotación de los recursos a través de un régimen administrativo específico (subcriterio V.1).

Subcriterio V.1 Régimen administrativo: desde el mismo momento de la conquista se establece en las islas una diferencia notable entre islas de conquista y régimen administrativo señorial o de realengo. Las islas realengas, las de mayores recursos, serán las islas donde la corona castellana se implante con más notoriedad y adquirirán un carácter central.

Subcriterio V.2 Población: la población se establece en las islas en función de los recursos y el régimen administrativo, pudiendo diferenciarse entre islas densamente pobladas, de poblamiento medio y escasamente pobladas. Las islas más pobladas serán las de realengo, las de poblamiento medio serán las islas señoriales de mayor superficie y recursos, y las islas menos pobladas serán las islas señoriales de superficie y recursos más bajos.

III.3.2 Modelos

La aplicación de los criterios definidos permite diferenciar distintos tipos de islas, figura III.30. Así se puede establecer una marcada diferencia entre las dos islas más orientales, Lanzarote y Fuerteventura y el resto de las islas. Las canarias orientales son islas antiguas, llanas, de superficie grande o mediana, próximas entre sí, periféricas, de recursos medios, de agricultura de abastecimiento, de régimen señorial y medianamente pobladas. Son las únicas islas llanas, por lo que desde un primer momento se decidió que alguna de ellas fuera tomada como modelo de análisis. Como no hay islas orientales pequeñas no se plantea la necesidad de definir otro tipo dentro de ellas, pero entre las occidentales sí es

necesario establecer una diferencia en su modelización, de forma que se puede distinguir entre las grandes, ricas, altas, pobladas y realengas y las pequeñas, pobres, señoriales y poco pobladas.

Figura III.30 Tabla de aplicación de los criterios definidos

Isla	Subcriterio I.1 Cronología	Subcriterio I.2 Morfología	Subcriterio II.1 Superficie	Subcriterio II.2 Altura	Subcriterio III.1 Centralidad	Subcriterio III.2 Proximidad	Subcriterio IV.1 Recursos	Subcriterio IV.2 Tipo producción	Subcriterio V.1 Régimen administrativo	Subcriterio V.2. Población
Lanzarote	miopliocena	aplanada	media	baja	periférica	próxima	medios	abastecimiento	señorío	media
Fuerteventura	miopliocena	aplanada	grande	baja	periférica	próxima	medios	abastecimiento	señorío	media
Gran Canaria	plioleistocena	escudo	grande	alta	central	distante	altos	mercado	realengo	alta
Tenerife	plioleistocena	dorsal	grande	alta	central	próxima	altos	mercado	realengo	alta
La Gomera	miopliocena	escudo	pequeña	media	periférica	próxima	bajos	subsistencia	señorío	baja
El Hierro	cuaternaria	dorsal	pequeña	media	periférica	distante	bajos	subsistencia	señorío	baja
La Palma	plioleistocena	escudo-dorsal	media	alta	periférica	distante	altos	mercado	realengo	alta

Fuente: Elaboración propia.

Las agrupaciones de islas reconocidas en función de la aplicación de los criterios es la siguiente:

Subcriterio I.1:

- Miopliocenas: Lanzarote, Fuerteventura y La Gomera
- Pliopleistocenas: La Palma, Tenerife y Gran Canaria
- Cuaternarias: El Hierro

Subcriterio I.2:

- Aplanadas: Lanzarote y Fuerteventura
- En escudo: Gran Canaria y La Gomera
- En dorsal: Tenerife, El Hierro y La Palma

Subcriterio II.1:

- Grandes: Tenerife, Fuerteventura y Gran Canaria
- Medias: Lanzarote y La Palma
- Pequeñas: La Gomera y El Hierro

Subcriterio II.2:

- Altas: Tenerife, La Palma y Gran Canaria
- Medias: La Gomera y El Hierro
- Bajas: Lanzarote y Fuerteventura

Subcriterio III.1:

- Centrales: Tenerife y Gran Canaria
- Periféricas: Lanzarote, Fuerteventura, La Palma, La Gomera y El Hierro

Subcriterio III.2:

- Próximas: Lanzarote-Fuerteventura; Tenerife-La Gomera
- Distantes: Gran Canaria, La Palma y El Hierro

Subcriterio IV.1:

- Recursos altos: Tenerife, Gran Canaria y La Palma
- Recursos medios: Lanzarote y Fuerteventura
- Recursos bajos: La Gomera y El Hierro

Subcriterio IV.2:

- Economía de mercado: Tenerife, Gran Canaria y La Palma
- Economía de abastecimiento: Lanzarote y Fuerteventura
- Economía de subsistencia: La Gomera y El Hierro

Subcriterio V.1:

- Realengo: Tenerife, Gran Canaria y La Palma
- Señorío: Lanzarote, Fuerteventura, La Gomera y El Hierro

Subcriterio V.2:

- Población alta: Tenerife y Gran Canaria
- Población media: La Palma, Lanzarote y Fuerteventura
- Población escasa: La Gomera y El Hierro

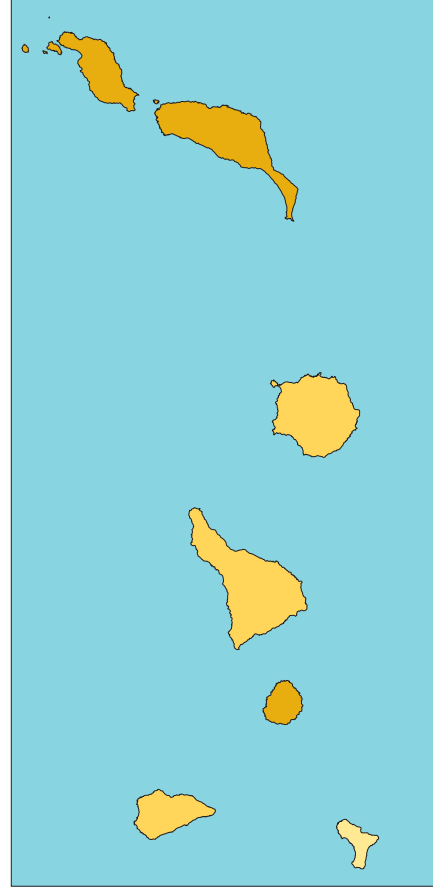
A partir de este análisis, que representamos cartográficamente en la figura III.31, las islas seleccionadas fueron:

- Fuerteventura: de las dos islas orientales se seleccionó Fuerteventura por ser la mayor. Es llana, grande, poco poblada, señorial y escasos recursos y periférica. Representa al modelo Lanzarote.
- Gran Canaria: es una isla realenga, central, de economía de mercado, de población alta, pliopeistocena, de morfología en escudo, de superficie grande, alta y de recursos altos. Representa a Tenerife y La Palma.
- El Hierro: comparte características como su morfología en dorsal con Tenerife y La Palma. Su carácter de isla señorial con Fuerteventura, Lanzarote y La Gomera. Además tiene rasgos singulares como su génesis enteramente cuaternaria.

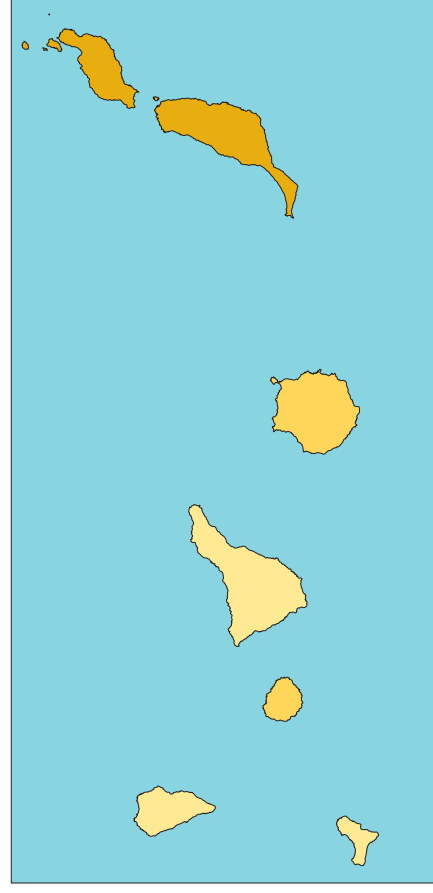
Gran Canaria y Fuerteventura son opuestas excepto en superficie, pues ambas son grandes, y El Hierro es pequeña, su altura es media, su relieve en

Figura III.31 Tipos de islas en función de los siguientes criterios: morfogeología, morfometría, posición, recursos e históricos

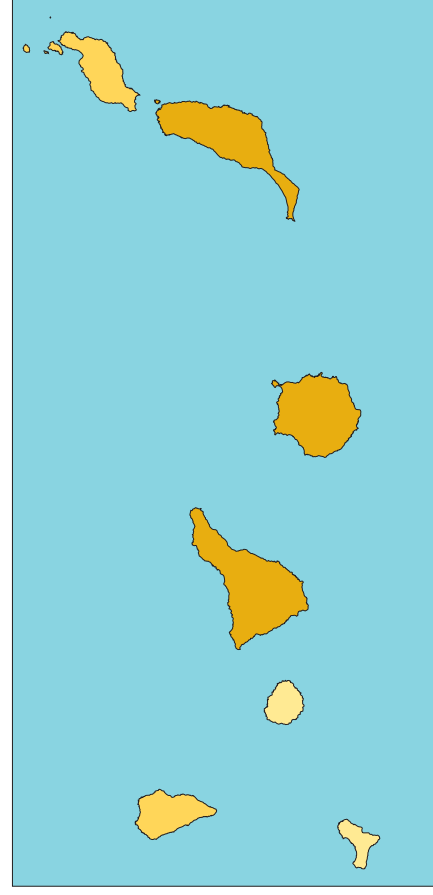
Criterio I. Morfogeología. Subcriterio I.1 Cronología



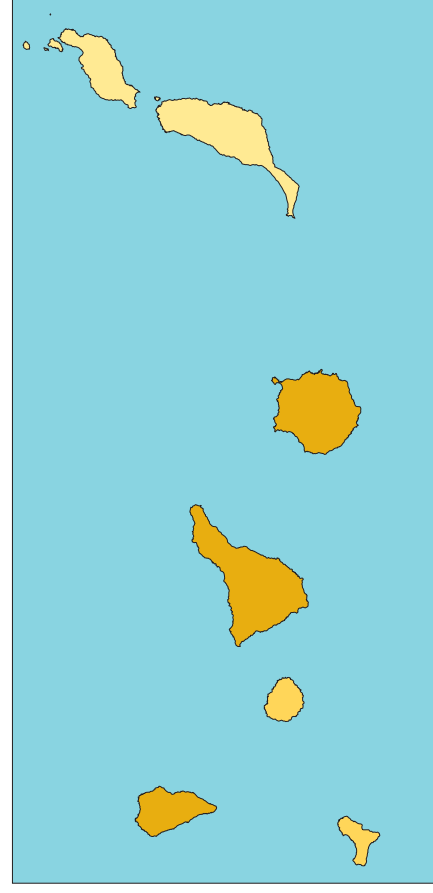
Criterio I. Morfogeología. Subcriterio I.2 Morfología



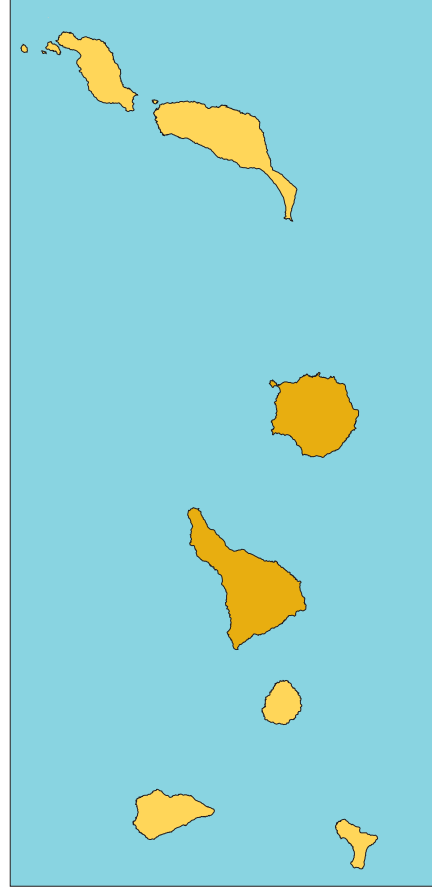
Criterio II. Morfometría. Subcriterio II.1 Superficie



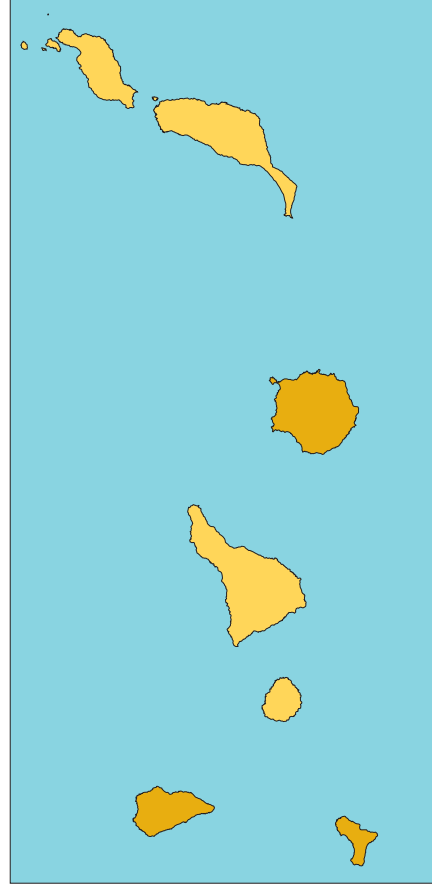
Criterio II. Morfometría. Subcriterio II.2 Altura



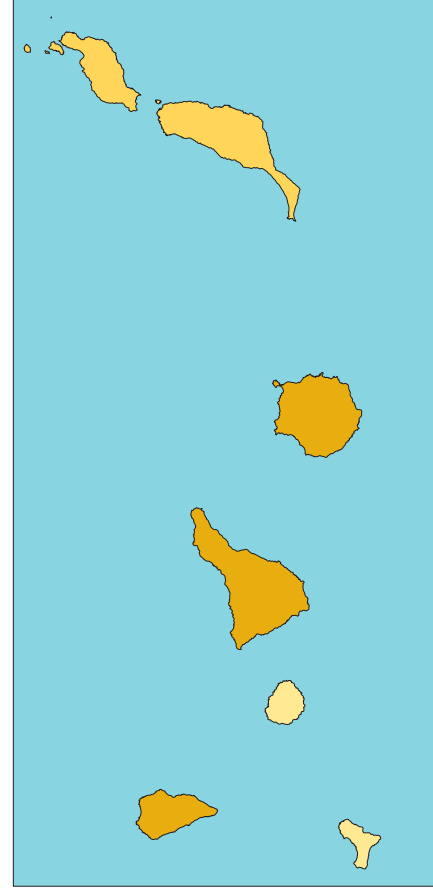
Criterio III. Posición. Subcriterio III.1 Centralidad



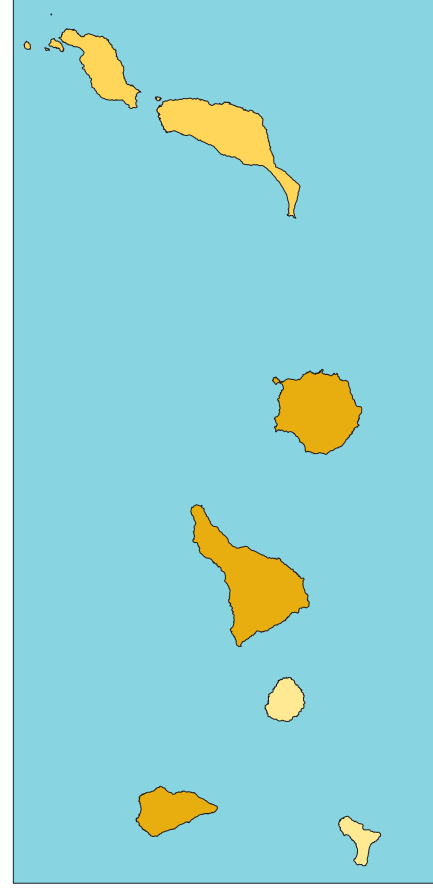
Criterio III. Posición. Subcriterio III.1 Proximidad



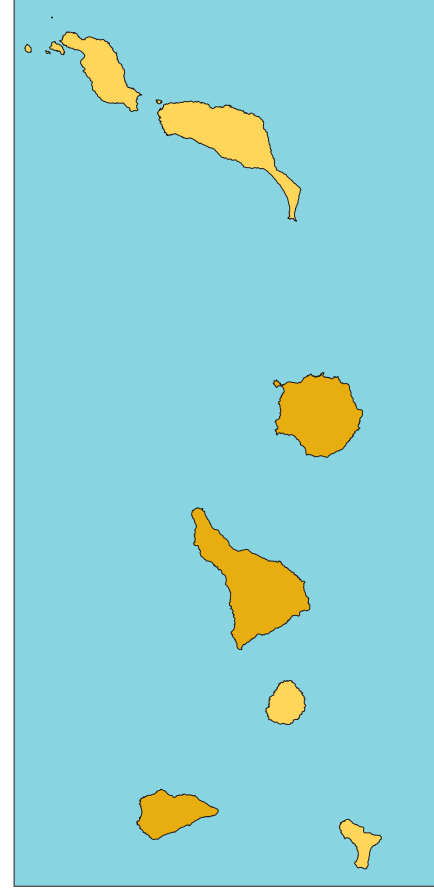
Criterio IV. Recursos. Subcriterio IV.1 Recursos agrícolas



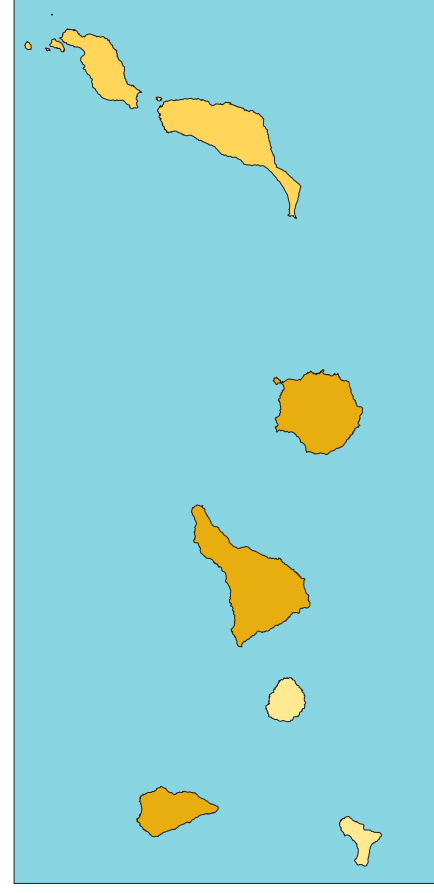
Criterio IV. Recursos. Subcriterio IV.2 Tipo de producción dominante



Criterio V. Histórico. Subcriterio V.1 Régimen administrativo



Criterio V. Histórico. Subcriterio V.2 Población



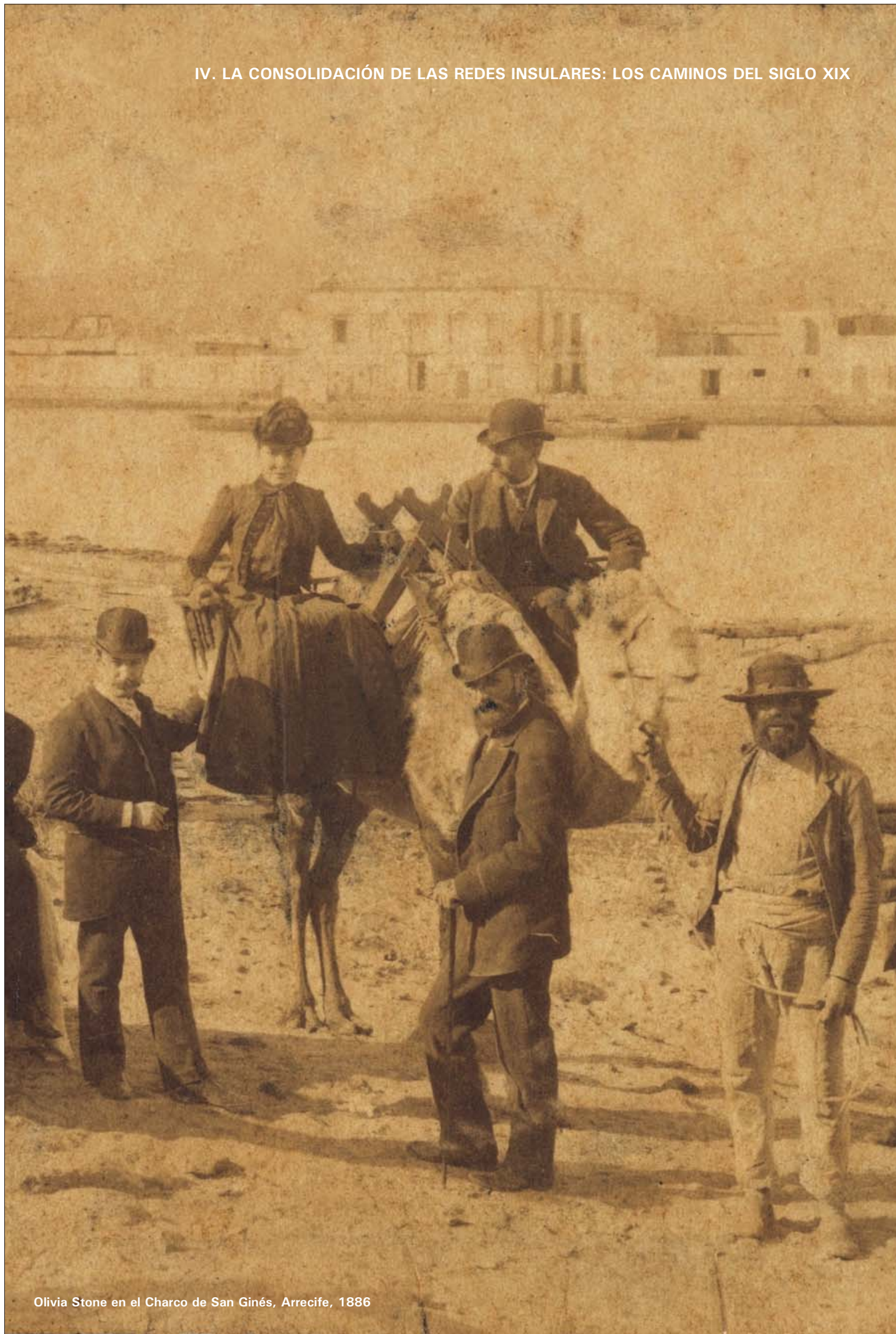
dorsal y su población es baja, pero es extrema en superficie y población bajas. En el resto de las islas se establecen diferencias entre islas en escudo y en dorsal, grandes y pequeñas, señoriales y de realengo, de población alta o escasa. Desde un primer momento se decidió seleccionar una isla realenga por su oposición a las orientales, pero en función de otros criterios tales como superficie (grande o pequeña), morfología (escudo o dorsal), posición (central o periférica), distancia (próxima o distante), etc. se decidió que Gran Canaria y El Hierro cubrían las diferencias entre las islas centrales y occidentales. Así pues, las tres islas seleccionadas representan la mayor diversidad interna del archipiélago, por lo que adquieren el rango de modélicas. Sólo la superficie y el régimen administrativo son compartidos por algunas de ellas, aunque el resto de las variables establecen marcadas diferencias. Así, aunque Gran Canaria y Fuerteventura son grandes, la primera tiene un relieve marcadamente texturado frente a la planitud de la segunda, por lo que mientras que esta última será fácilmente transitable, el abrupto relieve de la primera impondrá un fuerte condicionante a la comunicación terrestre. Lo mismo sucede con el régimen administrativo, pues aunque Fuerteventura y El Hierro son señoriales, las diferencias entre sus superficies, su relieve, su altitud y su población establecen contrastes que hacen más dura la vida en El Hierro que en Fuerteventura.

Figura III.32 Criterios definidos de los modelos seleccionados

Criterios	Fuerteventura	Gran Canaria	El Hierro
Cronología	Miopliocena	Pliopleistocena	Cuaternaria
Morfología	Aplanada	Escudo	Dorsal
Superficie	Grande	Grande	Pequeña
Altura	Baja	Alta	Media
Centralidad	Periférica	Central	Ultraperiférica
Proximidad	Próxima	Distante	Distante
Recursos	Medios	Altos	Bajos
Tipo producción	Abastecimiento	Mercado	Subsistencia
Régimen administrativo	Señorío	Realengo	Señorío
Población	Media	Alta	Baja

Fuente: Elaboración propia.

IV. LA CONSOLIDACIÓN DE LAS REDES INSULARES: LOS CAMINOS DEL SIGLO XIX



Olivia Stone en el Charco de San Ginés, Arrecife, 1886

IV. LA CONSOLIDACIÓN DE LAS REDES INSULARES: LOS CAMINOS DEL SIGLO XIX

Cualquier análisis que pretendamos realizar acerca de la red caminera de Canarias nos obliga a situarnos cronológicamente en el siglo XIX, momento en que se produce la consolidación de las redes y modelos de las comunicaciones terrestres que habían venido desarrollándose desde tiempos preeuropeos. Por otra parte, en este período aparecen los primeros datos oficiales sobre caminos lo cual, desde el punto de vista metodológico nos ofrece, por primera vez, la posibilidad de establecer comparaciones estadísticas entre las distintas islas.

La aparición a finales de este periodo de las primeras carreteras y el fuerte desarrollo de los principales puertos canarios hacen que los caminos principales, cuando no desaparecen, vayan perdiendo peso y funcionalidad. Sobre ellos, cuando se puede, se trazan las nuevas carreteras. Además las redes insulares van a tener como foco de atracción las instalaciones portuarias capitalinas por lo que se produce una fuerte concentración y desarrollo de las vías que comunican las distintas localidades con estas infraestructuras, lo que produce un cambio apreciable en el dinamismo y estructuración de las redes camineras. El resto de senderos se seguirán utilizando hasta las décadas de los sesenta y setenta del siglo XX, cuando se impone el nuevo modelo de desarrollo turístico que ocupa el litoral del Archipiélago y se generaliza el automóvil. No es hasta finales del mismo siglo cuando aquellos caminos se vuelven a recuperar, pero ya con otras finalidades, más afines a aquel desarrollo turístico, al ocio y al tiempo libre.

En las islas menos desarrolladas se produce el mismo proceso pero más tardíamente. Tendremos que alcanzar las décadas de los años treinta o cuarenta del siglo XX, según los casos, para que las carreteras se consoliden. Precisamente muchos de los caminos de estas islas, que se utilizaron hasta hace relativamente poco tiempo y por ello se conservan en mejor estado, son los que

hoy proporcionan a las mismas una notable importancia en número de recursos sobre todo asociados al senderismo.

En este capítulo, en primer lugar se tratan de apuntar las características generales de los caminos del Archipiélago estableciendo las distintas tipologías, describiendo la legislación aplicada en esta materia e indicando los elementos y técnicas constructivas. En segundo lugar abordaremos el análisis de la red de caminos en cada una de las islas en el siglo XIX, estableciendo el marco regional del fenómeno que tratamos de estudiar.

IV.1 Introducción: tipologías, legislación y elementos constructivos

Hasta 1860, año en que ve la luz el primer plan de carreteras, la red de comunicaciones terrestres de Canarias estaba configurada por estrechos y penosos caminos que habían surgido sobre todo tras la colonización europea. Por lo tanto algo más de cuatro siglos acogen el desarrollo de estas vías que fueron fundamentales para entender la idiosincrasia tanto económica como social que caracterizó al Archipiélago durante tan largo período de tiempo.

La historia de los caminos canarios comienza con las innumerables sendas y veredas que trazó la población preeuropea. La red caminera se limitaba a caminos angostos que serpenteaban por el territorio al servicio de su economía agrícola y ganadera. En los inicios de la presencia castellana, la evolución de la red pasó únicamente por el acondicionamiento de los caminos aborígenes ante las nuevas necesidades de transporte, bestias de carga y carros, y abrir nuevas vías en consonancia con la política de repartimientos de tierras y aguas que se efectúa tras la conquista de las Islas. Como es lógico, la sociedad castellana irrumpe con una tecnología superior, aunque son las comunicaciones marítimas las que juegan durante mucho tiempo el papel más importante. Con la creación y crecimiento de los asentamientos podemos decir que los caminos se van consolidando.

Durante los siglos XVII y XVIII es difícil consignar algún tipo de avance en la red caminera, a no ser la apertura de algunas sendas o veredas siempre en relación con la aparición de pequeños núcleos poblacionales, aunque a finales del siglo XVIII se produce una mejora de las condiciones económicas que se refleja en una ocupación más extensa del territorio a lo largo de la centuria siguiente.

Como en la Península, aunque con mayor retraso, se producen avances notables en la mejora de las comunicaciones interiores y, como señalamos anteriormente, rebasada la primera mitad del siglo XIX comienzan a construirse las primeras carreteras.

Según el *Boletín Oficial de la Provincia de Canarias* (1868) y teniendo las debidas precauciones a la hora de admitir la validez de los datos, en Canarias existían a mediados del siglo un total de 357 caminos vecinales, configurando una red de 2.230,9 kilómetros.

Figura IV.1 Relación de caminos vecinales por anchos en Canarias

Isla	Ancho de los caminos					Nº de caminos	Longitud (km)
	1-2	2-3	3-4	4-5	> 6		
Tenerife	7	5	23	79	0	114	646,4
Fuerteventura	0	0	0	5	25	30	422,7
Gran Canaria	0	10	43	52	0	105	354
Lanzarote	0	0	3	25	8	36	251,7
La Palma	0	0	29	11	0	40	292,6
La Gomera	5	21	0	0	0	26	201,2
El Hierro	0	0	2	4	0	6	62,3
	12	36	100	176	33	357	2.230,9

Fuente: *Boletín Oficial de la Provincia de Canarias*. Elaboración propia.

Como se aprecia, Tenerife dispone del mayor número de caminos, 114, el 31,9% del total, mientras que El Hierro sólo cuenta con 6, apenas el 1,7% y es la que, de acuerdo con su superficie, menos contiene. En cuanto a la longitud total de los caminos, se produce la misma situación. También es de destacar el predominio de los caminos con un ancho de entre 4 y 5 metros, el 49,3% del

total, por tanto los caminos carreteros o los aptos para el tránsito de los mismos tienen una presencia significativa en el global de la red junto con los de herradura, 3-4 metros, que suponen el 28% con 100 caminos. Entre los dos, es decir los caminos entre 3 y 6 o más metros suponen casi el 78% del total de los senderos del Archipiélago. Sin embargo, esta es la red de la estadística oficial, a la que no se suma la multitud de sendas, senderos y caminos que no registran los Ayuntamientos.

En definitiva, Canarias, hasta hace relativamente poco tiempo, en cuanto a comunicaciones terrestres se refiere, se caracterizaba por un complejo entramado de caminos en no muy buen estado, que ha contribuido a un secular aislamiento generalizado de muchas zonas en el interior de las propias islas.

IV.1.1 Tipologías tradicionales

Establecer clasificaciones tipológicas de los caminos siempre es una tarea que conlleva cierta dificultad, pero resulta necesario para conocer y analizar en profundidad este elemento vital en la estructura de un territorio. En nuestro trabajo *Los caminos de Gran Canaria* (1997:27-37) establecimos una diferenciación tipológica que intentó abarcar todas las características de la red de senderos y que diferenciaba los caminos según su morfología, la propiedad o los usos más representativos de los mismos.

En cuanto a la morfología y apoyándonos en criterios formales y constructivos, como son su anchura y el grado de elaboración, distinguimos entre:

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

de las aguas, una pendiente moderada, inferior a 8° y un ancho de tres a cinco metros a lo largo de todo el recorrido.

Figura IV.2 Camino carretero en Tejina, Tenerife, 1890-1895



Fondo FEDAC.

- *caminos de herradura*: caminos arreglados para el paso de un animal de carga. Unían los principales enclaves agrícolas con los núcleos de población secundarios. Solían estar empedrados y contar con canalizaciones y zonas de descanso (cruces, fuentes, etcétera). Su ancho medio variaba de dos a cuatro metros en aquellos que unían entidades de cierta entidad, y entre uno y dos metros los que comunicaban asentamientos menores.

Figura IV.3 Camino de herradura en Vallehermoso, La Gomera



- *sendas o veredas*: senderos trazados para el paso de la gente, con pocas o ninguna obra de acondicionamiento. Son pequeñas vías de penetración o paso por lugares que no tienen una importancia vital en cuanto a comunicaciones entre núcleos o en relación a la disponibilidad de recursos.

Figura IV.4 La Cumbrecita, La Palma, 1895-1900



Fondo FEDAC.

En función de la propiedad y la titularidad de la gestión y el mantenimiento se puede distinguir entre:

- *públicos*:

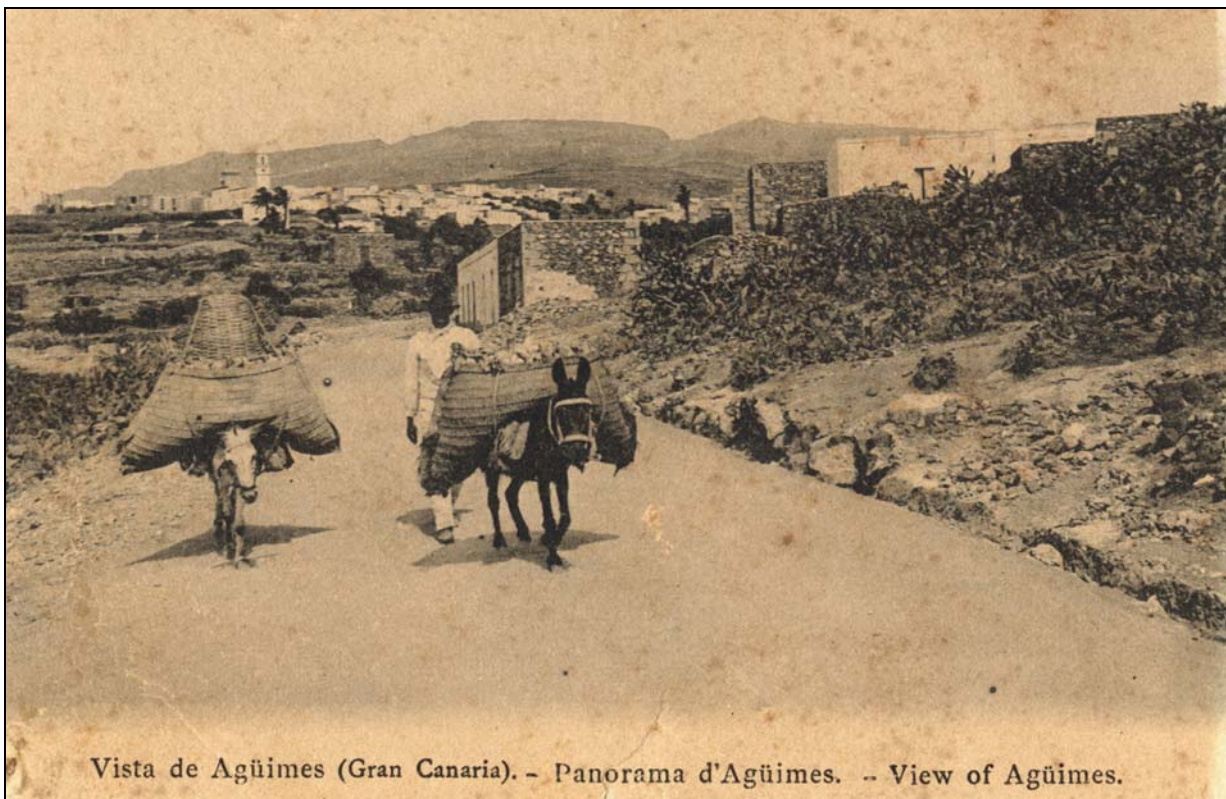
- *caminos reales*: el término camino real, en la actualidad aplicado genéricamente a los caminos tradicionales, debe limitarse exclusivamente a aquellos caminos de propiedad real que unían los grandes núcleos de población. Su origen se remonta al reinado de los Reyes Católicos, momento en el cual el hecho de que el centro de la monarquía no se encontrara nunca en una capital fija, sino en las propias personas de los reyes, es un dato fundamental. Los reyes gustaban de administrar justicia de forma directa, y la pacificación en el interior la lograron a fuerza de multiplicar su presencia a lo largo y ancho de todo el territorio. Prácticamente no hubo localidad peninsular, ni grande ni pequeña, que no visitaran, o por la que al menos no pasara una comitiva. Esa ubicuidad real fue la clave de la creación de un ágil sistema de comunicaciones, de una red de caminos reales.

Figura IV.5 Camino Real Las Palmas-Gáldar a su paso por Tenoya, Gran Canaria



- *caminos vecinales*: coinciden en la mayor parte de los casos con los caminos de carros, sobre todo en la costa, y con los caminos de herradura del interior. Estuvieron bajo la titularidad de los Ayuntamientos, que son los que se encargan de su construcción y conservación, bien con ingresos propios o con la prestación personal de los vecinos. Tenían un ancho que variaba entre los 3 y 5 metros.

Figura IV.6 Camino vecinal de Agüimes, Gran Canaria, 1890-1895



Fondo FEDAC.

- *serventías*: la servidumbre de paso es un camino que discurre por una finca particular utilizado por los habitantes de otras fincas, por lo que su distribución fue muy amplia y vinculada también a la extracción de recursos.

Figura IV.7 Serventía de paso en finca agrícola de La Gomera



- *privados*: los caminos privados son aquellos contruidos por particulares para su servicio o el de sus propiedades. La acción privada es la que, por ejemplo, abre los numerosos caminos forestales necesarios para el transporte de maderas, brea, carbón, pinocha, etc.

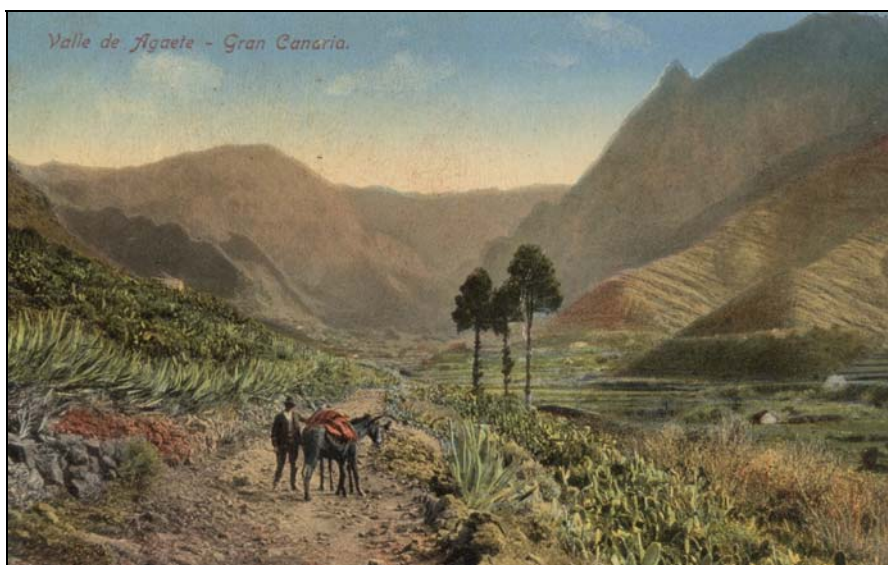
Figura IV.8 Camino privado en Guía de Gran Canaria



Una última aproximación tipológica es la que se puede establecer en función de los usos más o menos definidos para los cuales fueron construidos. Entre ellos destacamos:

- *caminos agrícolas*: debido a la especialización agrícola que tradicionalmente ha caracterizado al territorio canario, los caminos agrícolas fueron los de mayor importancia tanto numérica como en uso. Se desarrollaron en el interior de las comarcas agrícolas, conformando una malla densa de senderos estructurados por las vías mayores de canalización de los productos que comunican aquellos con las entidades más importantes de las zonas donde se desarrollan. En general se corresponden con los caminos de herradura, carreteros y las serventías. Soportan todo el tráfico asociado a la explotación de los productos agrícolas para el consumo interior y para la exportación. En razón a esta diferenciación, existe una mayor preocupación por mantener en mejor estado aquellos caminos asociados al transporte de productos de consumo externo, que a la vez coinciden con los caminos que unen las principales comarcas agrícolas y a éstas con sus puertos.

Figura IV.9 Camino agrícola del Valle de Agaete, Gran Canaria, 1893



Fondo FEDAC.

Tienen los anchos mayores y son aptos para el tráfico de carros o carretas. Los caminos asociados a los terrenos orientados a una producción de consumo interno son más estrechos y, generalmente, las bestias son los únicos medios de transporte de mercancías que circulan por ellos.

- *cañadas y sendas ganaderas*: la importancia de la ganadería y la necesidad de practicar una trashumancia estacional exigía de una red de cañadas. La implantación de las prácticas y costumbres ganaderas, unida a la tradición ganadera prehistórica, favoreció la consolidación de una red de rutas de carácter pecuario. Por lo general no se encontraban empedradas y su ancho medio podía alcanzar los siete u ocho metros. En ocasiones asociados a estos senderos encontramos diversas construcciones como muros de piedra seca o portadas que facilitan la conducción del ganado y la protección de fincas o pastos que encuentran a su paso.

Figura IV.10 Camino ganadero, Gran Canaria



Autor: Javier Gil.

- *caminos y veredas forestales*: la intensa actividad forestal que se desarrolló en las islas, especialmente en los siglos inmediatos a la Conquista, explica la apertura de numerosas veredas y caminos que eran utilizados para transportar las numerosas cargas de maderas y carbón que se extraían de los bosques. Por lo general su aspecto era muy rudimentario y estaban poco acondicionados, apenas algunos muros de nivelación. En algunos caminos se daba el tráfico de carretas desde los sectores de corte hasta los embarcaderos o lances.

Figura IV.11 Camino forestal en Inagua, Gran Canaria



IV.1.2 Legislación, gestión y financiación de los caminos

Legislación, gestión y financiación de los caminos son elementos muy importantes en el estudio de las vías de comunicación. El análisis de estos aspectos nos proporciona muchas claves para la interpretación de la evolución de la red caminera. Los hombres utilizan el relieve que la naturaleza les brinda, pero siempre en consonancia de los imperativos de quienes construyen la red. Por ello existen épocas en las que el ritmo de realizaciones viarias y de las variaciones de los intercambios es muy lento mientras, en otras etapas, los progresos son muy rápidos. Lo importante es el acceso social a esa red viaria y lo que cuesta utilizarla. Un mayor dominio del medio implicaría un mayor incremento de la interdependencia, pero en esto la naturaleza no marca las actuaciones sino que las decisiones de la historia y de la política son las que señalan la evolución de los sistemas de comunicaciones.

Tras la conquista de las Islas, los reyes, en las realengas, mandan constituir los Concejos, órganos político-territoriales que se ocupan del gobierno de las mismas. En las islas señoriales son sus propietarios los que establecen las principales normas u ordenanzas. Entre las numerosas ocupaciones que corresponden a los órganos de gobierno insulares destacan las del mantenimiento de los caminos existentes, su mejora y la apertura de nuevas sendas.

A diferencia de otras islas, de las ordenanzas que se conservan sólo las de la isla de Tenerife y las de El Hierro recogen títulos específicos sobre los caminos. Por ello se hace preciso acudir a la información relativa a dichas islas para tener una visión lo más aproximada posible del conjunto de islas. En este sentido transcribimos a continuación las referencias que sobre caminos se hacen en las Ordenanzas de Tenerife¹:

¹ En materia de caminos las Ordenanzas de Tenerife, isla realenga, son más prolijas que las herreñas, isla señorial, que se limitan a un párrafo que ya señalaremos en el apartado dedicado a esta isla en el apartado V.3.

" TITULO VIII: De los caminos, y calles

Para el uso y aprouechamiento de los vecinos, y ornato de la isla, las calles, i caminos es cosa que deue ser mui mirada, reparada, y conserbada, por tanto ordenamos que se tenga siempre mucho cuidado que esten bien reparados los caminos, y calles en la forma siguiente.

Que los caminos sean anchos

Primeramente que todos los caminos sean tan anchos como vna sogá toledana, por lo menos, y los que estuvieren mas angostos se ensanchen, pues el Concejo a tenido ordenanças, i esta en posesión de lo hazer así, y los dueños de las heredades se metan adentro cada uno por su parte, de manera que quede de anchura la dicha sogá toledana, e que si el vecino de vn lado fuere el que vbiere tomado el camino, aquel sea obligado a se meter adentro, y no el otro; y que la justicia les conpela a ello luego sin dar lugar a dilaciones.

Que los caminos se aderecen

Yten que los caminos, que estuuieren desbaratados, se reparen, i aderesen mui bien, quitando las piedras de donde conuenga, y haciendo calçadas en algunos lugares para henchir los hoios, de manera que se allane lo mejor que pudiere ser, y donde fuere necesario por la vna parte, o por ambas, se hagan albarradas, y si se conuiniere en las cuestas se den mas bueltas, porque el camino venga mas llano, e se eche por otra parte todo a uista y parecer de la Justicia e Regimiento, para lo qual tomen personas que dello sepan.

Que no tapen los caminos

Otrosi que ninguna persona sea osada de tapar camino, ni senda publica, so pena de mil marauedis por el camino, y quinientos por la senda; y que derriben luego a su costa la pared, o albarrada con que tapare el tal camino, o senda, e que desto tenga mucho cuidado la justicia, porque si lo olvidan quando lo quieran remediar es necesario traer pleito, porque los ocupadores alegan estar en posesión, y hazen otras cautelas por donde los caminos se quedan ocupados.

Que no hagan hoios en los caminos

Otrosi que ninguna persona desbarate, ni heche piedras, ni haga hoios, ni otro daño en los caminos ni calles, sopena de trescientos marauedis, i que se repare el daño a su costa.

Que no hagan pedrera en los caminos

Otrosi que quien hiziere cantera, tenga mucho cuidado de tapar, y hazer de manera que de noche ni de día persona, ni vestia pueda caer al hoio de la cantera, sopena de mil marauedis, de mas de

pagar el daño. Y que en ningún camino se pueda hazer, ni haga cantera, ni pedrera so la dicha pena doblada, de lo qual la Justicia y Regimiento tenga mucho cuidado.

Que no pasen carretas por sobre los caños del agua

Yten que, por la parte que viene el agua a esta ciudad, ninguna persona sea osada de llevar carreta, porque no quiebre los caños, o los maltrate, so pena de quatrocientos maravedís, i de pagar el daño, y que el que viuiere en parte donde la carreta vbiere de atrauesar para su casa, pase por la mas cercana traüesa, y no lleue de luengo de la calle so la dha pena.

Que cada vecino empedre su parte

Yten que, cuando se deshizieren las calçadas, que ia estan hechas, cada vn vecino, segun lo que cupiere a su pertenencia, pague la costa del empedrar, a lo qual le conpela la justicia.

Que el que lleuare carreta vaia delante

Yten que por el descuido de los carreteros, a acaesido tomar las carretas algunos niños debajo, ordenamos que el que lleuare carreta vaia delante della, guiando los bueies a pie, i no encima, de manera que pueda bien ver que no haga daño, so pena de trescientos marauedis, y de pagar el daño, so pena de trescientos marauedis, y de pagar el daño de mas de la pena que meresiere por derecho.

Que los almocrebes lleben sus bestias de cabresto

En 2 de agosto de 1566 años, ante el dicho escriuano se mando lo mesmo, pena de dos mil marauedis i treinta dias de prision y los almocrebes, i otras personas lleuen por las calles atadas las bestias iendo delante con el cabresto en la mano so la dicha pena" (Peraza de Ayala, J., 1988:161-163).

Pensamos que para todo el Archipiélago es posible la extrapolación de estos mandatos en tanto que el entorno socioeconómico, político y cultural es muy similar, otra cosa será el cumplimiento de los mismos.

Desde los primeros años fue preocupación de los Concejos insulares, en cuyas atribuciones estaba las de los cuidados de los caminos, la mejora y conservación de los mismos: "*Yten que los caminos, que estuuieren desbaratados, se reparen, i aderesen mui bien, quitando las piedras de donde conuenga, y haciendo calçadas en algunos lugares para henchir los hoios, de manera que se allane lo mejor que pudiere ser, y donde fuere necesario por vna parte, o por ambas, se hagan albarradas, y se conuiniere en las*

cuestas se den mas bueltas, porque el camino venga mas llano, e se eche por otra parte todo a uista y parecer de la Justicia e Regimiento, para lo qual tomen personas que dello sepan" (Peraza de Ayala, J., 1988:161).

Así se recoge la preocupación por impedir cerramientos, hoyos, escombreras, canteras y pedreras y las usurpaciones que los propietarios colindantes a los mismos solían realizar para ampliar de este modo sus propiedades. De la misma manera fue preocupación permanente la de ampliar los anchos de los caminos para permitir el paso a un tiempo de "*dos Bestias de ida y vuelta*" (Peraza de Ayala, J., 1988:55).

Sin embargo, la realización de los caminos corría a cargo de los propios vecinos que debían, "*según lo que cupiere a su pertenencia*" (Peraza de Ayala, J., 1988:162), pagar a su costa la apertura de caminos y el empedrado en caso necesario. En relación a las zonas de corte de maderas, vinculadas a los ingenios, a través de contratos entre los dueños de los ingenios y los acarreadores o cortadores, se obligaba a los beneficiarios, aparte de los pagos en metálico, a abrir los caminos. A continuación reproducimos uno de ellos en el que se recoge la apertura de un camino en 1552 entre los ingenios y la costa del Norte, en el que además adquieren relevancia las referencias a las disposiciones constructivas:

"Obligación que Juan Rodríguez, cortador, v.º, hace a Hernando de Padilla, v.º, de hacerle un camino, y a Damián de Azuaje también, para que puedan ir con sus recuas de sus ingenios a Fagalayraga y a las Tres Palmas, con estas condiciones:

1ª. Comenzará a hacer el camino desde el barranquillo salado hasta el Calejondo, sobre el cercado de armas; rozará las zarzas y abrirá el camino hasta el barranco de moya.

2ª. Lo hará lo más llano que pueda, de manera que venga en dos o tres vueltas hasta pasar el acequia sobre la choza, y hacer en la acequia una portezuela de piedras y madera.

3ª. Desde la portezuela abrirá un camino que está empezado, el cual alargará hasta dar a ir a un palmito, y de allí dará una vuelta hasta venir a dar a unas peñas donde está la tosca bermeja y de allí volver con el camino hasta subir hasta Fagalayraga a los caños nuevos de Pedro Acedo.

4ª. Lo hará ancho con sus paredes bien hechas donde conveniere.

Por su trabajo le pagarán Padilla y Azuaje 30 doblas, Azuaje 15 y Padilla 5 (sic), de las cuales confiesa haber recibido 20; 5 de ellas se las ha de pagar Padilla cuando tenga hecha la mitad del camino. Comenzará a hacerlo a fines de este mes [agosto], y lo terminará en el mes de noviembre.- Ts. Rodrigo Alvarez de Ortega, Tomé de la Isla y Juan Rodríguez, vs.- Hernando de Padilla. Por no saber: Tomé de la Isla" (Lobo, M., 1980:117-118).

En resumen, aunque el mantenimiento y la realización de caminos estaban legislados, estas disposiciones casi nunca se cumplieron en su totalidad, sobre todo en lo referido a los anchos, por lo que en general se caracterizaron por un mal estado de tránsito.

Aunque a nivel estatal el siglo XVIII supone el inicio de las primeras y más serias manifestaciones legislativas, debido al penoso estado de los caminos, no es difícil apreciar que la gestión y financiación de los caminos canarios no era en ningún caso efectiva. En realidad, se sigue la tónica de los siglos anteriores: las mínimas actuaciones que se realizan en los caminos son por iniciativa de los propios vecinos, y es el uso el único causante del mantenimiento de la red.

En el siglo XIX al configurarse el territorio archipelágico como un espacio eminentemente rural, a pesar de su vocación exterior, los caminos van a seguir conservando los principales usos que se marcan desde los siglos anteriores. Predominan los caminos rurales, asociados a numerosas serventías de paso, aunque se conservan importantes rutas de ganado y caminos menores al servicio de la explotación de los escasos recursos que ofrecen los montes.

En una economía de mercado claramente vinculada al comercio exterior, los caminos son importantes medios de fomento de la producción. Esta idea inspira una legislación en busca de ese objetivo, pero que chocaba frontalmente con la falta de recursos económicos, que invitaba más a la desidia que a una intervención efectiva en los senderos. Lo mismo ocurre con la gestión de las instituciones públicas, que sin duda, tenían buenos deseos. En cuanto a la financiación, la mayor parte de los dineros que se destinaban al sector provenían

de las arcas municipales a través de lo recaudado por sus arbitrios ordinarios o por las prestaciones personales. En cualquier caso, las cantidades eran ínfimas para el trabajo que se debía acometer. Este cúmulo de circunstancias favorece el mal estado de la red.

Durante la primera mitad de siglo se realizan numerosos intentos legislativos en materia de caminos vecinales, pero no es hasta la Ley de 28 de abril de 1849 cuando se regula su construcción, conservación y mejora. Estas tareas están a cargo de los pueblos interesados, auxiliados si es necesario por las Diputaciones provinciales. Los Ayuntamientos votarán la prestación personal para atender las obras que se pretendan, si el mismo no dispone de recursos ordinarios para llevarlas a cabo. Además, se declaran los caminos vecinales de utilidad pública a efectos de expropiación forzosa en caso de necesidad; el Jefe Político será la figura encargada de resolver sobre la clasificación, dirección y anchura de los caminos vecinales, que en ningún caso superarán los 18 pies de Burgos, entre 5 y 6 metros, y los ingenieros de caminos quedarán encargados de la dirección de las obras (García, P., 1982).

La preocupación por el cumplimiento de estas disposiciones se refleja en un escrito que el director de la Dependencia de Caminos de Gran Canaria dirige a los Ayuntamientos:

"Para que las medidas adoptadas ya por mi autoridad y en las que en lo sucesivo estime oportuno adoptar referentes a la construcción, conservación y mejora de los caminos de esta Isla, produzcan los favorables resultados que está demandando la conveniencia pública, y que, en cumplimiento de un deber sagrado me he propuesto durante el tiempo que el Gobierno de S.M. me conserve al frente de este Distrito Civil, se hace preciso establecer un sistema uniforme de conducta que permita la coexistencia de los trabajos en todas las localidades, sin entorpecerse entre sí, y que, no embarace tampoco la inspección momentánea que sobre cada uno estoy resuelto a ejercer. En virtud de lo referido, y a fin de proporcionar también a las autoridades locales lo mismo que a los Ayuntamientos un elemento compensador de sus nobles deseos en obsequio de la causa pública, vengo a recordar las siguientes disposiciones:

1º. Se creará inmediatamente después de recibida esta comunicación en cada uno de los Distritos municipales de la Isla, una comisión inspectora de caminos vecinales, designados por esta Jefatura, cuyos nombres aparecen en la nota que acompaño. Uno de estos vocales hará de Secretario, y no pudiendo ninguno de ellos lo será el del Ayuntamiento.

2º. Los Ayuntamientos pasarán desde luego a las comisiones inspectoras esta copia debidamente autorizada del padrón para la prestación y otra de las rectificaciones que sobre el mismo se hayan de hacer o hicieran en tiempos que marca la ley.

3º. Igualmente pasarán cada ocho días a las comisiones, notas autorizadas en forma de cantidades que se hayan recaudado en dicho concepto, del nº de prestaciones personales, y de los gastos que en el propio período se hubiesen verificado.

4º. Permitirán por último a las comisiones, cuantas noticias les reclamen estas, referentes al trazado de las mismas, y a los que se hubieren concebido para su conservación.

5º. Las Comisiones se reunirán siempre que el interés del servicio lo reclame, previa la precisa convocatoria y presidencia del Alcalde, pero nunca dejarán pasar sin verificarlo una semana.

6º. Una vez constituidas y teniendo a la vista todos los datos de que queda hecha mención, será de la incumbencia de las comisiones inspectoras:

1º. Formar y remitir quincenalmente a esta Jefatura un estado en que se halla comprendido la clase de trabajos practicados en los quince últimos días, el espacio de terreno que ha ganado cada vía, los peones empleados, con distinción de los que sean o no retribuidos y por último las sumas recaudadas e invertidas en los quince días con expresión de conceptos.

Y 2º. Proponer a esta superior Dependencia; lo mismo que a las municipalidades, bien sea espontáneamente, o bien por medio de los informes que se les reclamasen, todo aquello que conceptúen conveniente en forma del servicio de que se trata, y gestionar en fin sobre cuanto pueda conducir a la más pronta ejecución de las mejoras que están llamadas a impulsar por medio del celo y de las luces de sus individuos.

Las disposiciones anteriores en nada coartarán o entorpecerán las atribuciones que por las leyes e instrucciones vigentes correspondan a los Ayuntamientos, toda vez que las comisiones, en su calidad de inspectoras y consultoras, lejos de poder servir de obstáculo serán, como ya se ha

dicho, un elemento cooperador de los buenos deseos que animan a dichos cuerpos, al mismo tiempo que un nuevo auxiliar de las medidas que emanan de esta Dependencia de mi cargo. Los Alcaldes comunicarán de oficio sus nombramientos a las personas que comprende la adjunta relación, y los señalarán así mismo el día de la constitución de las respectivas comisiones"²

Como se observa en la legislación de la época, los Ayuntamientos cargan con la realización de los trabajos más importantes de los caminos, encontrándose con numerosas dificultades para llevarlas a cabo, fundamentalmente por las penurias económicas que padecen. La prestación se realiza bien en metálico o acudiendo personalmente al trabajo. En el Ayuntamiento de Las Palmas en 1864 se seguía el siguiente procedimiento: para realizar el padrón municipal de contribuciones, el Alcalde procedía a pasar a cada vecino las papeletas que convenga el número de días de trabajo que deben prestar por persona y por cada uno de los miembros o criados de su familia, el número de días que deben por sus carros o carretas y demás carruajes, el que debe por los animales de carga, de tiro o silla, y el importe de todos estos jornales en dinero según las tarifas de la conversión. Se comunica además que a los 15 días de recibir las papeletas las habían de devolver, expresando la forma de satisfacer la prestación, en dinero o personalmente, entendiéndose que si se pasaba la fecha prefijada de la opinión aquella será exigible en dinero³. En general, los vecinos no pagan las prestaciones en metálico, aunque sí personalmente, o se aduce ser pobre, ausencia, exceso de edad, ser menor de edad, ausentarse por las Américas o fallecimiento⁴. De todas formas el sistema de recaudación era tan lento que la mayor parte de la composición de los caminos que se proponía desde el Ayuntamiento capitalino no se realizaba, o

² Archivo Histórico Provincial de Las Palmas: Carpeta nº 24, Caminos vecinales, legajo nº 1, expediente nº 2. *Sobre composición de caminos vecinales en general*. 1847. Sin foliar.

³ Archivo Histórico Provincial de Las Palmas: Carpeta nº 24, Caminos vecinales, legajo nº 1, expediente nº 28. *Sobre trabajos en los caminos en el año 1865*. 1864. Sin foliar.

⁴ "Tanto en los barrios como en los Pagos [de Las Palmas] jamás estos vecinos han pagado en metálico y si personalmente y que tan solo alguno que otro en el de Tafira lo ha efectuado" (Archivo Histórico Provincial de Las Palmas: Carpeta nº 24, Caminos Vecinales, legajo nº 2, expediente nº 31. *Cuenta de la recaudación por prestación vecinal en el año*. 1865). Sin foliar.

tardaba varios años en ejecutarse. En el resto de los municipios de la Isla la mayor parte de estos trámites no se llevaban a cabo.

Por último, como parte de incidencias que acontecían en los caminos, destacan las distintas apropiaciones que se realizaban de este "espacio público" legales, pidiendo permiso a la Municipalidad⁵, o ilegales, como por ejemplo poner cercas disminuyendo el ancho del camino⁶, o depositar en el camino piedras, estiércol, escombros y otros materiales, además de derramar agua, quitar la tierra del firme o construir edificaciones sin el debido alineamiento⁷.

En definitiva en un Archipiélago con falta de capitales, obstáculos geográficos importantes y un atraso económico general, el papel del transporte habría de ser fundamental pero no se llegaba a estimular la construcción de vías. Se realizaban medidas sueltas, sin afectar a un plan global y tenían su reflejo en la carencia de financiación, el desinterés por la naturaleza de la red y en la falta de agentes facultativos.

⁵ Un vecino del barrio de Marzagán pide que tras haber construido una casa "*junto al camino público antiguo por donde pasaba la gente del Sur de esta Isla con dirección a esa Ciudad, y habiéndolo hecho porque después que se hizo la carretera ninguna persona pasaba por él*", se le permita comprar parte del camino o dar el pase a los vecinos que utilizan aquel camino por otra parte de la propiedad. Se le autoriza a abrir una nueva serventía o camino en el límite de su finca. (Archivo Histórico Provincial de Las Palmas: Carpeta nº 24, Caminos vecinales, legajo nº 3, expediente nº 44, *Sobre construir una parcela en el camino viejo de Marzagán*, 29-8-1890. Sin foliar).

⁶ Archivo Histórico Provincial de Las Palmas: Carpeta nº 24, Caminos vecinales, legajo nº 1, expediente nº 15. *Sobre composición del camino de la Vega de Santa Brígida*, 7.1.1857. Sin foliar.

⁷ Archivo Histórico Provincial de Las Palmas: Carpeta nº 24, Caminos vecinales, legajo nº 1, expediente nº 22. *Sobre corregir el abuso de estrechar los Caminos de Tafira y Monte Lentiscal con bardos, piedras y otros materiales*. Sin foliar.

IV.1.3 ¿Cómo se construyen los caminos?

Los problemas económicos, sociales y los impuestos por el medio físico hacen que la ingeniería caminera canaria vaya con enorme retraso respecto a la peninsular. Las técnicas constructivas de sencilla ejecución son las más comunes en la realización de los caminos. Se pueden distinguir, entre las obras propias del acondicionamiento del firme, las destinadas a solucionar los problemas ocasionados por la escorrentía y las obras de contención de los taludes de los senderos.

Entre las primeras destacan, por un lado, aquellas en las que el camino aparece sobreelevado respecto al sustrato en el que sobre la roca desnuda, se apoya un sendero levantado con paredes de piedra laterales entre las cuales se dispone un relleno de tierra y piedras coronado a ras de los muros con un empedrado. El objetivo que persigue este notable esfuerzo constructivo es el de disminuir la pendiente y crear un trazado que implique un menor esfuerzo a las personas y animales de carga que lo frecuentan

Figura IV.12 Camino empedrado sobre roca desnuda, Camino de La Plata, Gran Canaria



Por otro lado, resalta el empedrado, técnica más utilizada en el acondicionamiento de los firmes. Éste se realizaba excavando un hoyo para cada piedra; primero en el perímetro de la zona a empedrar y maestras transversales, y luego para la zona interior, procurando dejar el empedrado irregularmente enrasado en el terreno para facilitar el paso de las bestias herradas. Dependiendo fundamentalmente del ancho del camino se utilizaban una o varias maestras, tanto laterales, centrales como transversales, obteniendo así diversas tipologías en la realización técnica del acondicionamiento del firme. Si el empedrado se realizaba en pendiente, y para evitar que ésta fuera excesiva e interrumpiera el normal discurrir por el mismo, se disponían peldaños separados unos metros entre sí. Estos peldaños también podían aparecer aislados, es decir, no relacionados con empedrado, cumpliendo las mismas funciones que los anteriores. En ocasiones las juntas existentes entre piedras se rellenaban con tierra, permitiendo de este modo la compactación del empedrado al mismo tiempo que se facilita el libre paso del agua entre las mismas, aminorando así el posible efecto negativo que aquella produciría si la superficie del camino no procurase la infiltración.

Para solventar los problemas que la escorrentía puede ocasionar en los caminos se ejecuta un segundo tipo de obras, denominadas canalizaciones. Éstas se construyen realizando pequeños badenes en el trazado en aquellas zonas de paso de agua. Hay de distintos tipos, diferenciándose en primer lugar la longitudinal, pequeño surco a modo de cuneta para dirigir la escorrentía orientándola paralelamente al sendero. En algunos casos se aprovecha esta canalización del agua de lluvia para llevar la misma hacia algún lugar en la que sea posible su almacenamiento; en tal caso, si la canalización cruza el camino y el caudal es importante, se construyen pequeñas tajeas o alcantarillas.

Figura IV.13 Ejemplos de empedrado



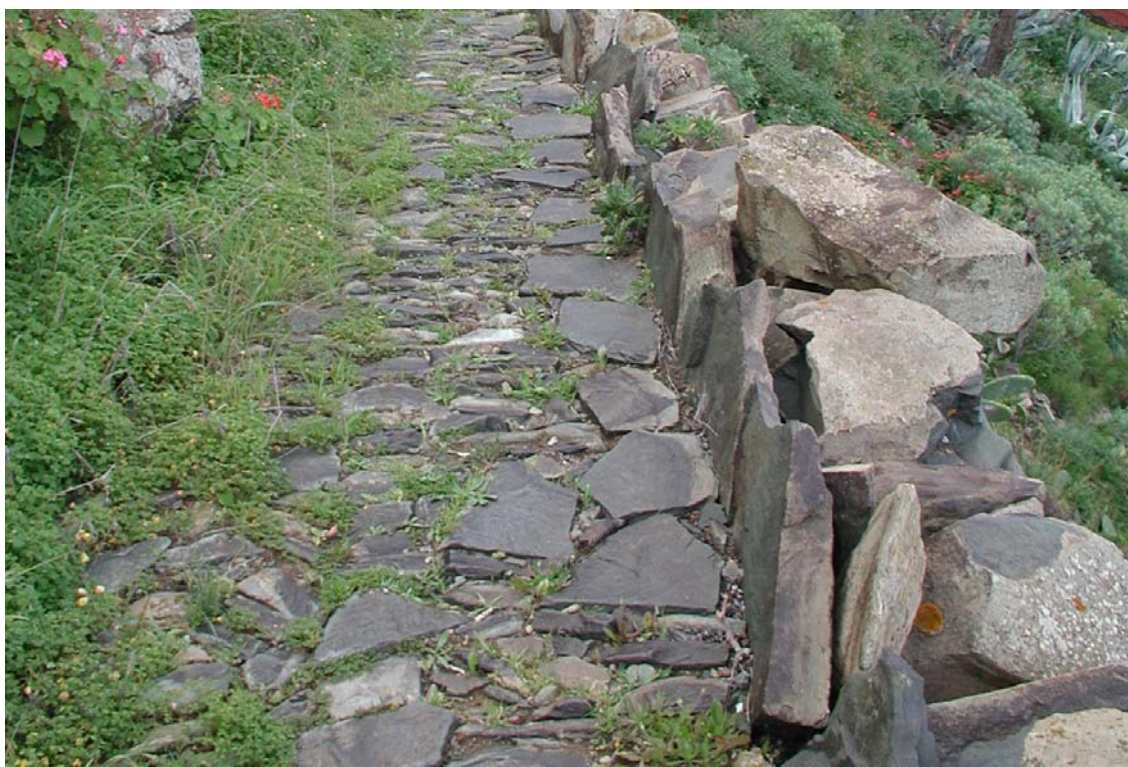
Camino de la Cuesta de Silva, Gran Canaria



Camino de La Plata, Gran Canaria



Camino del Perdigón, Tenoya, Gran Canaria



Camino de la Montaña de Guía, Gran Canaria

En segundo lugar destacan las transversales, que cumplen la función de evacuar el agua en aquellos lugares como barrancos o barranqueras, donde ésta puede horadarlo, destruyéndolo. Dentro de ésta aparece una clase de aliviadero de la escorrentía denominado "macho", consistente en un alineamiento transversal de piedras similar al peldaño, que sobresale del firme unos quince centímetros.

Figura IV.14 Ejemplos de canalizaciones



Camino de La Plata, Gran Canaria



Camino del Perdigón, Tenoya, Gran Canaria

El tercer tipo de obras son las de contención del camino o, lo que es lo mismo, los muros. Éstos se habilitan tanto para sostener taludes sobre el camino como debajo de él, para impedir corrimientos del propio firme. La técnica constructiva consiste en excavar un hoyo en lo que será la base del mismo para, más adelante, levantar propiamente la pared con piedras de mayor tamaño en la parte frontal, mientras que en la parte interior se colocan piedras de menores dimensiones. A veces se construyen también muros junto a los caminos sólo con el fin de delimitarlos, por ejemplo entre fincas, entre pequeñas parcelas o en lugares donde es difícil reconocerlos. Con la misma finalidad, en algunos senderos se utilizaron mojones o majanos, que no son más que señales permanentes que se ponían para fijar los linderos o para indicar direcciones. Se construyen formando simples y pequeños apilamientos de piedras, o por tres piedras verticales clavadas en el suelo, una central y dos laterales. Amontonar piedras al borde de los caminos es la forma más sencilla de señalar un camino o una linde.

En cuanto a obras de fábrica de importancia vinculadas a los caminos, construcciones diferentes a las explanaciones que se ejecutan en una vía de comunicación, cabe destacar la presencia de algunos puentes. Siempre dentro o en las cercanías de los grandes pueblos, únicos lugares donde resulta rentable su establecimiento en función del servicio que prestan, los puentes aparecen con asiduidad asociados a las primeras carreteras, es decir a finales del siglo XIX y principios del XX.

Figura IV.15 Ejemplos de muros



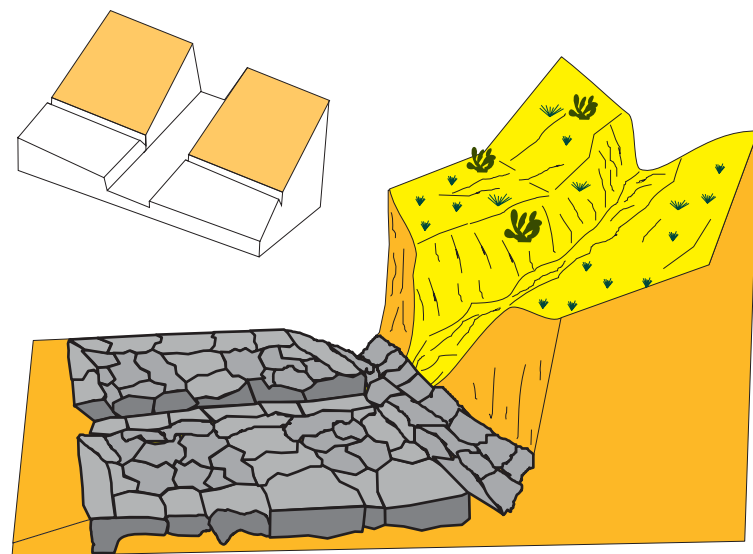
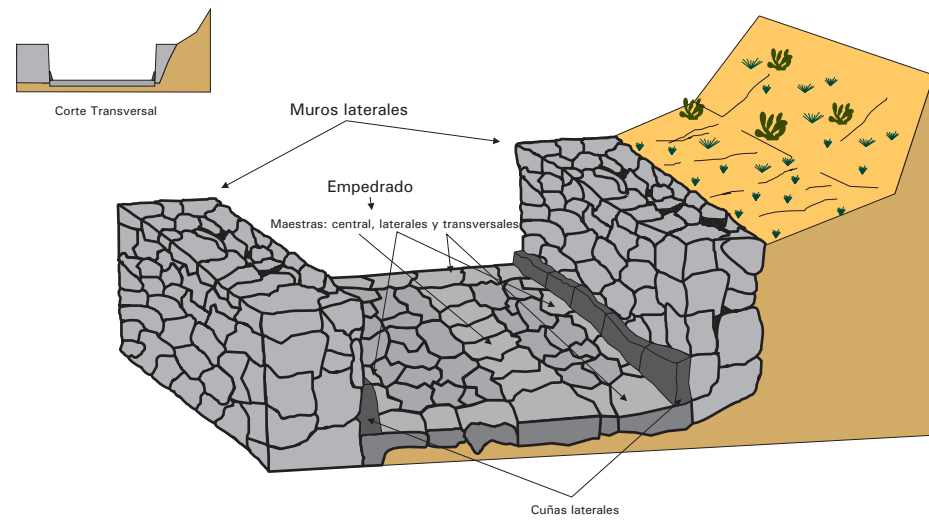
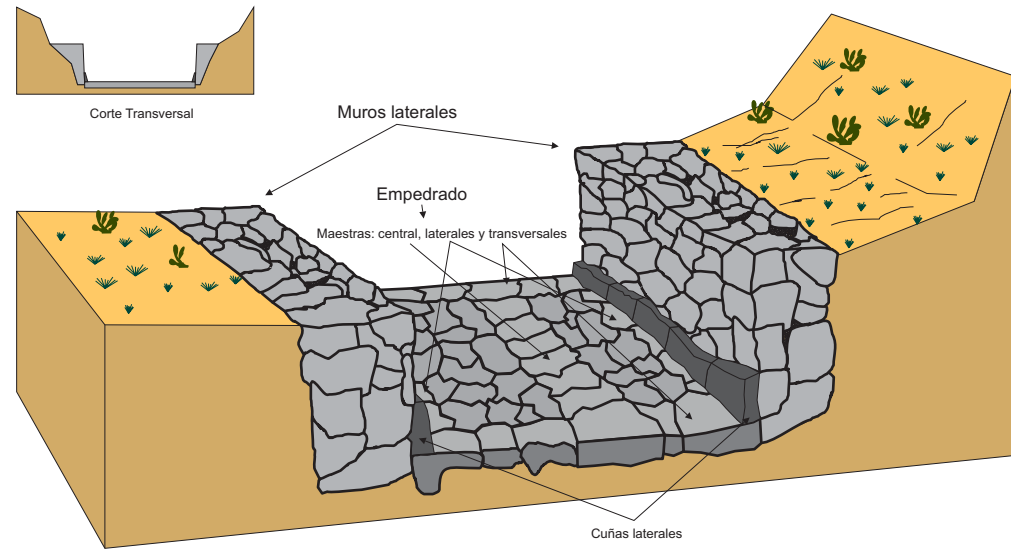
Camino de la Cuesta de Silva, Gran Canaria



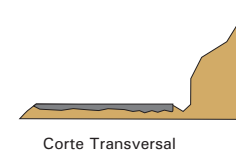
Camino de La Plata, Gran Canaria

En la figura IV.16 representamos las técnicas constructivas empleadas en los caminos.

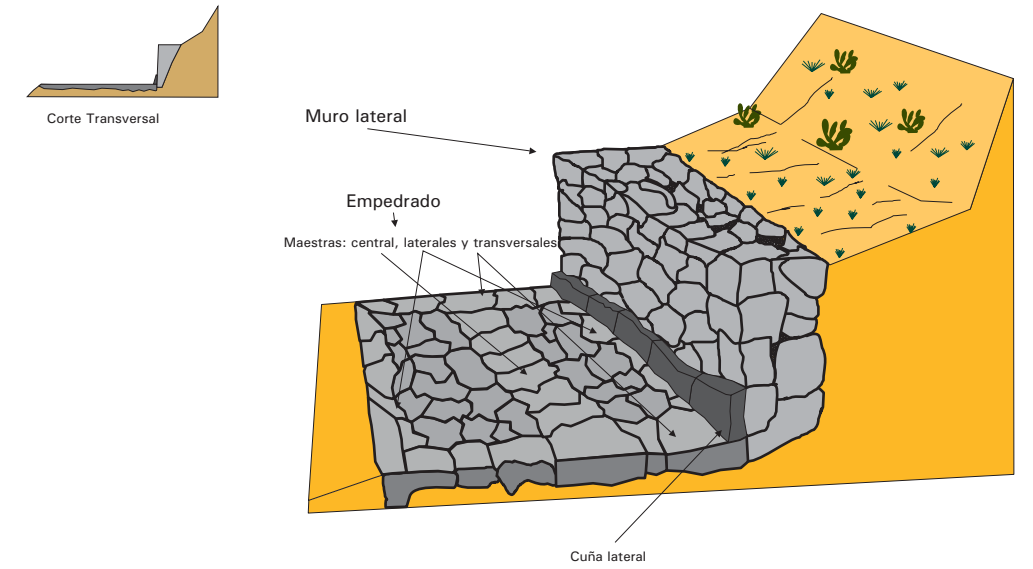
Figura IV.16 Técnicas constructivas empleadas en los caminos



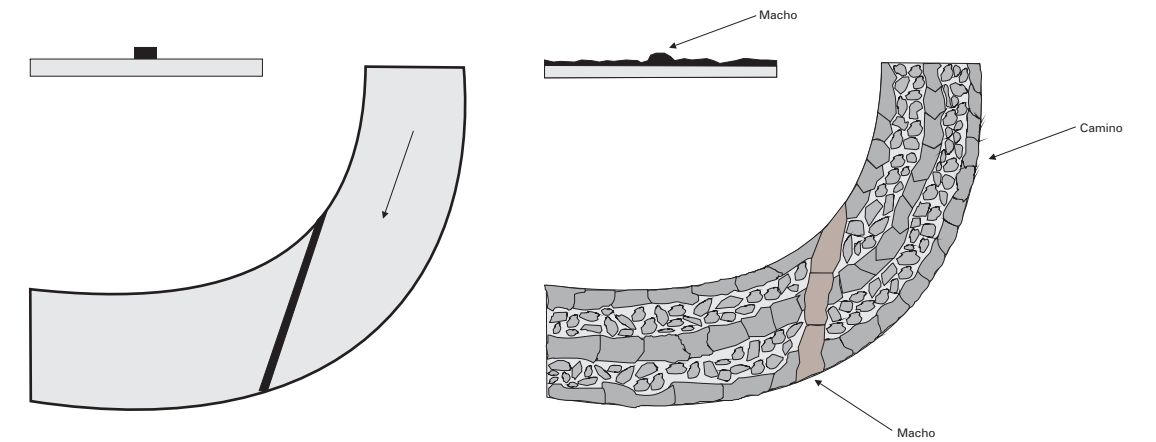
Camino afectado por escorrentía



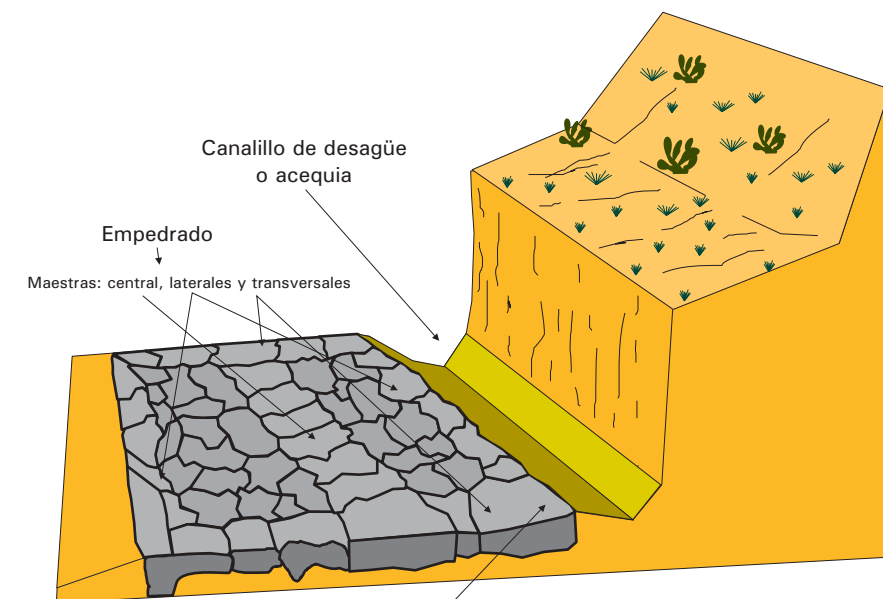
Corte Transversal



Camino con muro de contención y cuña lateral



Macho en curva de camino



Camino con canalillo de desagüe

IV.2. Los caminos insulares en el siglo XIX

A continuación analizaremos las redes de comunicaciones terrestres en las islas en el siglo XIX. Se hará especial hincapié en la estructura de los trazados, su jerarquía y distribución. En este punto la red caminera de las islas de Fuerteventura, Gran Canaria y El Hierro sólo está esbozada resumiendo los argumentos que caracterizan el esquema general de la red en el siglo XIX, ya que serán objeto de un análisis más detallado en el capítulo V.

Para el estudio de las redes se distinguen tres tipos de caminos, obteniendo su jerarquía en función de sus características morfológicas, utilización y el grado de vertebración territorial derivado de la importancia de los núcleos poblacionales que unen y el desarrollo económico de las comarcas que atraviesan. Representamos cartográficamente el trazado de los caminos en el XIX según la siguiente clasificación:

- caminos de primer orden: son los más importantes y coinciden con los ejes históricos estructurantes de la red. Morfológicamente coinciden con los caminos más anchos, los carreteros, y mejor acondicionados y compuestos, ya que aparecen empedrados a grandes tramos. Permitían el transporte de mercancías entre la capital y su puerto y las áreas económicamente más destacadas. Se establece un esquema primario basado en la unión de capital insular, cabecera comarcal y puerto principal.

- caminos de segundo orden: se caracterizan morfológicamente por un empedrado más o menos continuo y uniforme, una pendiente moderada y un ancho medio no superior a tres metros, características que permitían el transporte de mercancías a lomo de bestias. Estructuran las comarcas uniendo las cabeceras de las mismas con las entidades de población locales. El esquema de caminos secundarios se conforma con una densa malla de senderos que estructuran el área de medianías de las islas, poniendo así en comunicación los

sectores costeros con los cumbreños. Son fundamentalmente los caminos de interior.

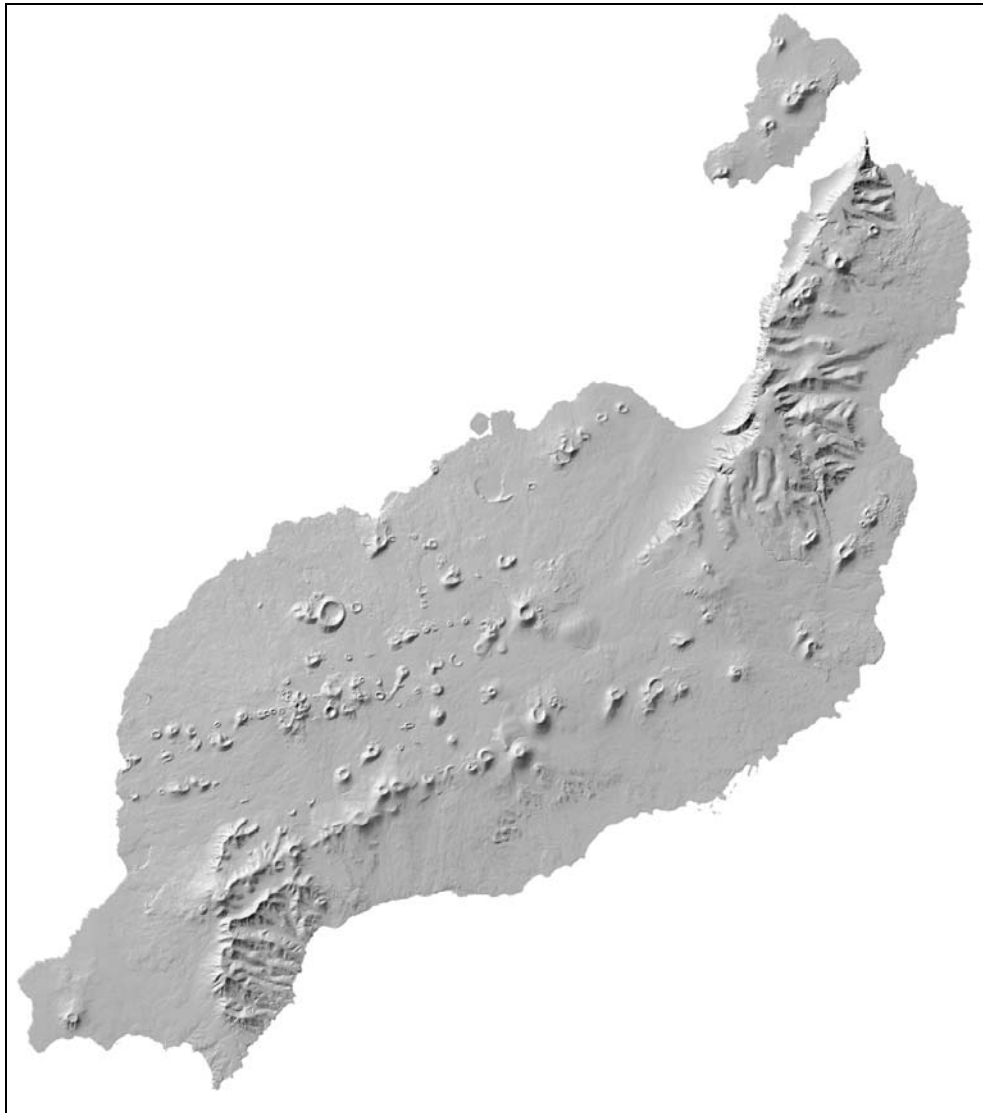
- caminos de tercer orden: son caminos de carácter local, que, por las propias características del relieve presentaban un trazado más escabroso, que salvaba en ocasiones fuertes desniveles, y se encontraban parcialmente empedrados con el propósito de facilitar el tránsito de los animales de carga y labor en aquellos pasos de especial dificultad. Unían los pequeños caseríos con las cabeceras locales o el poblamiento disperso entre sí. También estas vías se desarrollan en los sectores marginales de las islas, aquellos vacíos poblacionales definidos por la escasez de recursos o por las dificultades impuestas por la orografía.

IV.2.1 Lanzarote

Lanzarote es una isla de tamaño medio (846 km²), de planta alargada en dirección NE-SO y de morfología aplanada. Se mezclan en su territorio paisajes volcánicos recién creados, aquéllos cubiertos de lavas y cenizas por las erupciones históricas, entre ellas las ocurridas en 1730-1736, junto con alguna otra de las etapas reciente e histórica, con los paisajes avejentados y desgastados por los efectos de la erosión, no en vano Lanzarote es junto con Fuerteventura una de las dos islas más viejas del Archipiélago. La mezcla de lo nuevo y de lo viejo coexiste en el relieve de la isla y va a caracterizar su morfología. La altitud máxima alcanzada en las Peñas del Chache es de 671 metros, lo que explica la ausencia de zonas de cumbre en el espacio insular. La mayor parte de su superficie, el 65%, se encuentra por debajo de los 200 metros de altura. De igual forma, las pendientes en general son bajas, conformándose un territorio llano sólo alterado por la presencia del Macizo de Famara al norte y el de Los Ajaches al sur. También el rift volcánico del centro insular, con una extensión aproximada de 32 kilómetros, separa el este del oeste con la montaña de Guardilama y sus 608 metros de altura, como el punto

culminante. Aunque esta sucesión de conos volcánicos se percibe como una pared o muralla entre el oriente y occidente insular, permite el paso entre ellos con bastante facilidad. La ausencia de grandes barrancos, a excepción de algunos ejemplos en los macizos, remarca la gran accesibilidad que este territorio posee. Sólo los enormes cantiles de Famara y las grandes extensiones de malpaíses del mar de lava de Timanfaya empuñan al hombre en una isla fácil de dominar. La configuración física comentada hace que se favorezcan los trayectos longitudinales norte-sur y los transversales este-oeste.

Figura IV.17 Modelo digital del relieve de Lanzarote



Al norte de la isla se localizan los islotes de La Graciosa, Alegranza, Montaña Clara, y los Roques del Este y del Oeste, que se conocen bajo la denominación conejera de Archipiélago Chinijo. En ellos no se desarrollaron asentamientos estables y los caminos, al servicio de la pesca y la caza, no eran más que sendas o estrechas veredas.

Las costas de Lanzarote no son tan accesibles como pudiera parecer a pesar de ser un territorio bastante llano. Como se ha descrito en el Capítulo III, el 74% de su línea costera supera los dos metros de altura. Las playas y sectores de mayor accesibilidad se concentran en la costa sur, playas de Papagayo y en la costa este, destacando La Tiñosa, primer puerto principal de la isla.

La falta de altitudes importantes que pongan freno a los vientos húmedos del noreste, los alisios, y su cercanía al continente africano, apenas 128 kilómetros, le dan a Lanzarote ese tiempo dominante cálido y seco que la caracteriza. Las escasas precipitaciones, las temperaturas moderadas y la presencia casi continua del viento, caracterizan el clima conejero y facilitan el escaso desarrollo de la vegetación natural, sobre todo en su estrato arbóreo. La falta de agua, el calor y el viento son factores que hicieron del conejero un arquitecto paisajista especializado en aguzar el ingenio para obtener del medio todo aquello que las adversas condiciones físicas le hurtaban. Las maretas, gavias, aljibes, enarenados, muros de piedra seca, etc., que salpicaban la piel isleña son ejemplos paradigmáticos de esta adaptación del hombre a los medios áridos.

Tras la conquista de la isla por Jean de Bethencourt y Gadifer de la Salle en 1402, en la isla se conforma un nuevo paisaje rural que se consolida en los siglos posteriores, apoyado también en la ganadería intensiva. Por razones ambientales obvias, el cultivo de la caña de azúcar estuvo ausente, al igual que en Fuerteventura y El Hierro; por ello, Lanzarote, isla señorial, se nos presenta como un territorio periférico separado de los centros económicos insulares emergentes, generándose un modelo económico basado en una agricultura y

ganadería de de abastecimiento local y, ocasionalmente, regional. Esta especialización agropecuaria se encaminó a cubrir la demanda doméstica, exportando en ocasiones su excedente al exterior, sobre todo a Fuerteventura, debido al factor de proximidad, y además a sacar el máximo provecho al uso del suelo, dado que la mayor parte del que tenía utilidad agrícola no era apto para los cultivos de exportación.

No será hasta el siglo XVII cuando se generaliza el cultivo de la vid en la isla. Y tras las erupciones de la década de los treinta del siglo XVIII, anteriormente mencionadas, todo el espacio ocupado por las vegas más fértiles, sepultadas por las lavas y picones, se reutiliza hurgando en aquellas hasta encontrar los antiguos suelos arcillosos para plantar las vides y algunas higueras. En el siglo XIX se logran grandes producciones de barrilla y cochinilla que se exportan a los mercados europeos y hacen que el puerto de la Villa de Teguiise, capital de la isla situada en el interior, se desarrolle hasta el punto de llevar hasta allí la capitalidad. Arrecife será desde este momento el nodo principal del territorio, estructurando toda la red de comunicaciones terrestres de la isla.

Históricamente, la población de la isla fue escasa, según P. de Olive en 1865, Lanzarote contaba con 15.837 habitantes, lo que supone únicamente el 6,7% del total del Archipiélago, con una densidad poblacional de 18,7 hab./km², la misma que la de El Hierro. Entre los siglos XV y XIX los constantes ataques piráticos hacían retroceder la población hacia el centro insular, formándose una red de pueblos siguiendo una línea casi perfecta de NE-SO desde Haría al norte hasta Yaiza al sur, uniendo estos núcleos con Tías, San Bartolomé y Teguiise, la capital. Junto a ellos se situaban también las grandes vegas del *Cabildo* de la isla a las que se unen también las de Tinajo y Sóo. En ellas se localizaban los mejores suelos y las grandes maretas que almacenaban los escasos recursos hídricos. Será en el XIX cuando el contingente poblacional gravite hacia Arrecife que, como ya comentamos, se convierte en la capital de la isla. Se conforma así una estructura territorial basada en comarcas agrícolas y ganaderas donde la unidad básica son las vegas agrícolas situadas en los grandes llanos y en los

valles interiores de los macizos. Desde el siglo XV hasta el XIX las zonas de pasto ocupan prácticamente los mismos espacios. Las escasas dimensiones de los terrenos cultivados hacían que el resto del territorio, los baldíos y malpaíses, fueran de especialización pastoril. Destacaban como zonas ganaderas el macizo de Los Ajaches, fuera de los valles centrales, y amplias zonas del de Famara.

En función de estas características Lanzarote presenta una malla de caminos agrícolas y ganaderos que, apoyados sobre el trazado de las rutas naturales que aprovecharon los majos, llegan hasta el siglo XIX sin apenas cambios. Los llanos, las vegas y fondos de valle acogen los caminos longitudinales que cruzan la isla en todas direcciones. Funcionalmente la red sigue el esquema núcleo agrícola principal-comarca-puerto. La serena topografía conejera es atravesada por senderos sin apenas obras de acondicionamiento, la escasa pendiente media y las pocas lluvias no obligaban a la utilización del empedrado que sólo se reservaba para enclaves puntuales. Los caminos son anchos, de entre 3 y 6,6 metros, rectos y de fácil tránsito⁸. Aunque la planitud del terreno favorecía un desarrollo de los caminos carreteros, las carretas brillaban por su ausencia⁹ y eran los camellos, las bestias que mejor se adaptaban a las condiciones físicas del territorio, siendo pieza indispensable en el desarrollo del transporte insular¹⁰. En general, el estado de los caminos no era bueno, al igual que en el resto de las islas, pero el tráfico por ellos no suponía más molestias más que las producidas por el cansino paso de los camellos y la falta de agua que hacía agotadora cualquier travesía.

El *Itinerario descriptivo militar de España* de 1866¹¹ aporta los primeros datos sobre la red de caminos, aunque la información que proporciona responde a una visión de la red desde la óptica de la mejor defensa del territorio. Por ello

⁸ *Hay carreteras buenas que conectan Puerto Arrecife con Yaiza al sur, Mozaga en el interior y Haría en el norte* (Samler Brown, A., 2000 [1889]:548). Hay que matizar que lo que se denominan carreteras son caminos de tierra bastante anchos.

⁹ *La carretera por la que marchábamos se encontraba en excelentes condiciones, pero no se mostraba síntomas de haber conocido el efecto de las ruedas sobre ella. Atendiendo a los rumores, en la isla existe un único carruaje y nunca ha sido utilizado* (Whitford, J., 2003 [1890]:152-153).

¹⁰ El camello es el animal de transporte más utilizado siendo casi el único en Lanzarote y Fuerteventura (Santana, G., 2000:162).

¹¹ Tomo VIII, Islas Baleares y Canarias, de la página 94 a la 96. Los datos se transcriben en el Documento 1 del Anexo.

no se describe la totalidad de los senderos, sino aquellos que se utilizan para comunicar lo más rápidamente posible la capital con los pueblos más importantes y los puertos asociados a los mismos. Como se observa en la figura IV.18, en la isla destacan tres rutas que articulan las comunicaciones desde un nodo costero principal, Arrecife hacia el norte, el oeste y el sur. El camino del norte pasa por Tahíche, Teguisse y Haría para bajar hasta el embarcadero de Órzola, punto final desde el que por mar comunican la isla mayor con el archipiélago Chinijo. El camino del Oeste une la capital con San Bartolomé y Tinajo y el del sur, por Tías, Mácher, Uga, Yaiza y Femés, enlaza el puerto principal con el de Playa Blanca, en la costa del Rubicón, que lo comunica con Fuerteventura. Se unen por tanto los asentamientos principales y sus vegas con la capital y puerto.

De forma más detallada el *Boletín Oficial de la Provincia de Canarias*¹² en el año 1868 publica los datos correspondientes a los caminos vecinales de la isla por municipios. Se relacionan un total de 36 que suponen 251,7 kilómetros de longitud total de la red¹³, lo que representa el 10,1% del total de kilómetros de caminos vecinales del Archipiélago. El mapa de senderos oficiales resultante se convierte en una malla que responde esta vez a una lógica administrativa, ya que se describen las vías de comunicación principales entre las cabeceras municipales y sus entidades de población y entre aquéllas y el resto de ayuntamientos. Obviamente la topografía de la isla influye en el trazado de la red, que en conjunto dibuja un entramado longitudinal en espina de pez, que gravita sobre la puerta de entrada y salida de la isla, Arrecife.

Los datos oficiales sobre la red de caminos sólo nos proporcionan información de una parte de los trazados, obviamente de los más importantes, pero lógicamente en la isla se desarrollaron muchos más. Como se puede apreciar en la figura IV.19, en el siglo XIX Lanzarote cuenta con una red de senderos más densa en su parte centro-oriental y más abierta en el norte, sur y

¹² Los datos correspondientes a Lanzarote se publican durante los días 1 y 4 de mayo.

¹³ Los datos se transcriben en el Documento 2 del Anexo.

oeste. A primera vista el mapa parece desprender la idea de que la isla estaba homogéneamente comunicada, pero la realidad era otra bien diferente. Al jerarquizar la red, como puede observarse en la figura IV.20, se define una estructura de comunicaciones desequilibrada e incompleta.

A finales del siglo XIX la isla dispone de un camino de primer orden que une la Villa de Teguiise con su puerto, Arrecife, por Tahíche. Este eje se consolida sobre todo en el transcurso de este siglo, ya que anteriormente la vía principal que articulaba la red era la que unía Teguiise con Haría al norte y con Yaiza al sur pasando por San Bartolomé, es decir la que unía las vegas agrícolas. Por tanto, se observa un cambio en la configuración jerárquica de la red que se produce cuando cesan los ataques piráticos y se potencia el puerto en sus funciones de vía de entrada y salida de mercancías. De hecho, la mayor parte de la población de la isla, el 41%, reside entre Teguiise y Arrecife, encontrándonos entre estos vecinos muchos de ellos comerciantes.

Los caminos de segundo orden se localizan en la parte central de la isla, estructurados por uno longitudinal que se desarrolla de norte a sur. Son los caminos de los llanos y las entradas a los macizos. Organizan el enlace entre las grandes vegas y dehesas de la isla, formando un entramado que constituye el espacio lleno insular. Los caminos secundarios son:

- el longitudinal norte-sur que une los pueblos de Haría, Teguiise, Mozaga, Uga y Femés. Esta espina dorsal insular une las vegas de Haría y Máguez, las de Los Valles, Mozaga, La Geria y Uga-Yaiza y en sus extremos son las puertas a los espacios altos de la isla, los macizos.
- el que comunica Teguiise con Tinajo a través de Tao y Tiagua.
- el que enlaza Uga con Yaiza.

Figura IV.18 Caminos de Lanzarote según el Itinerario... de 1866

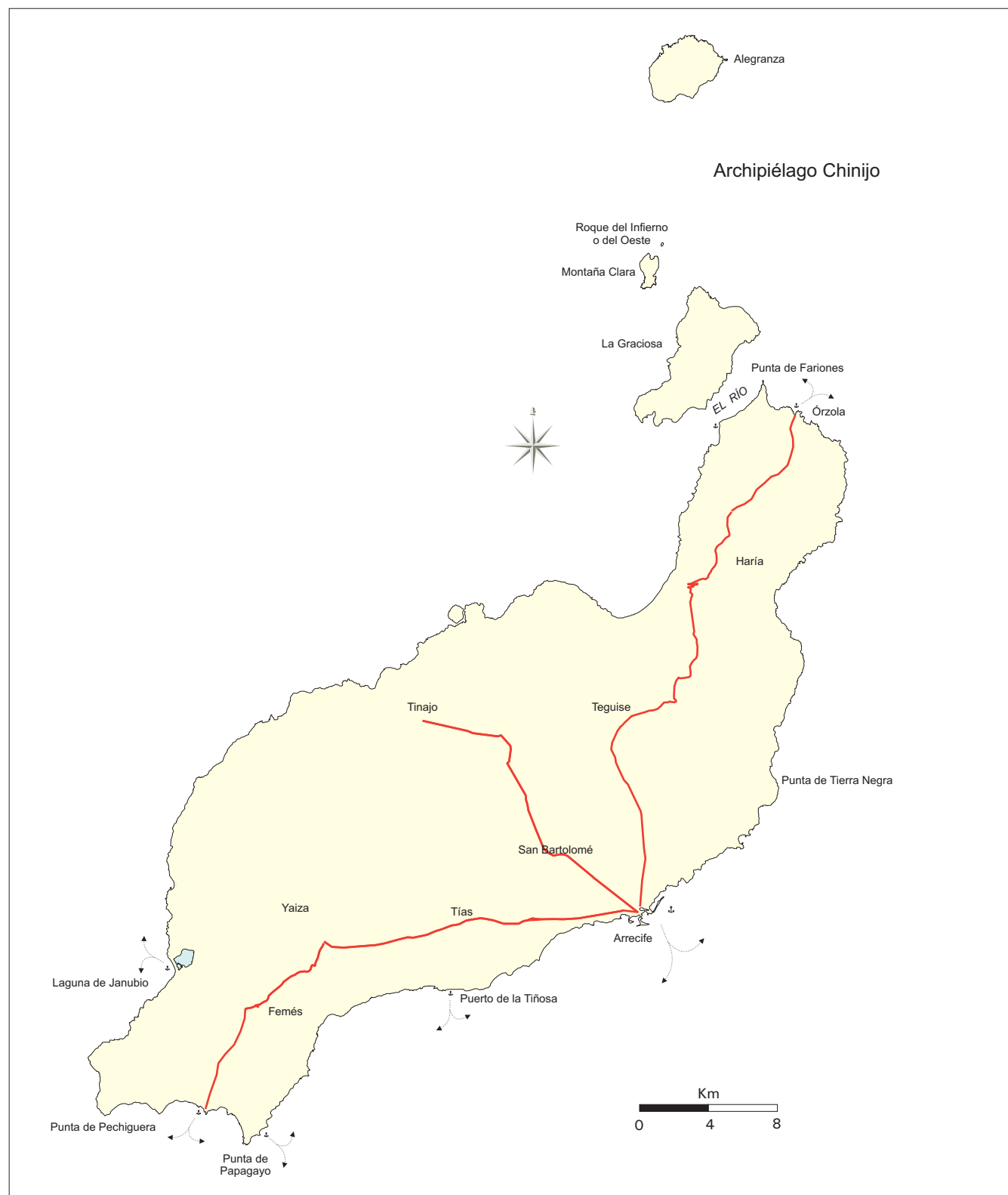
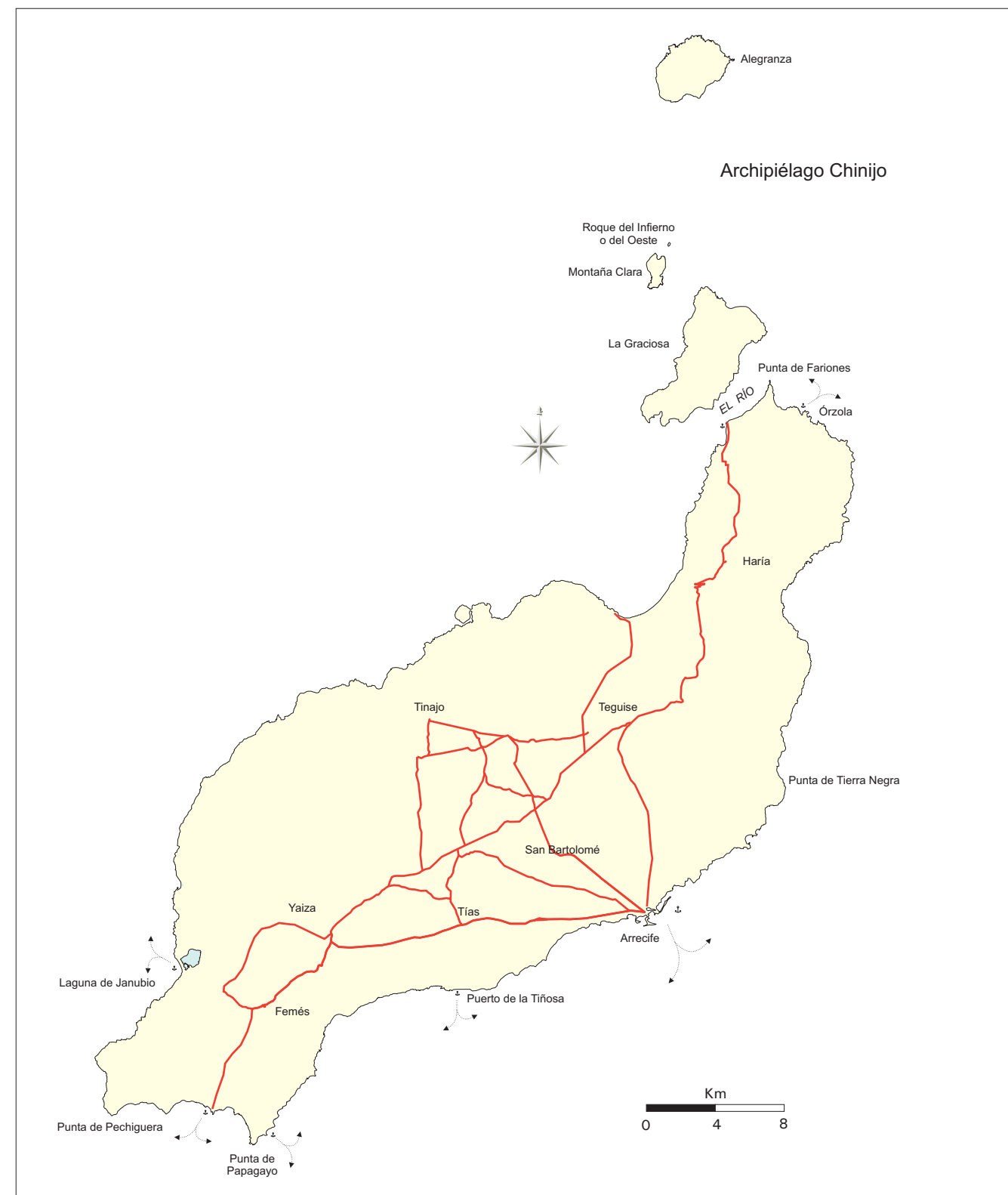


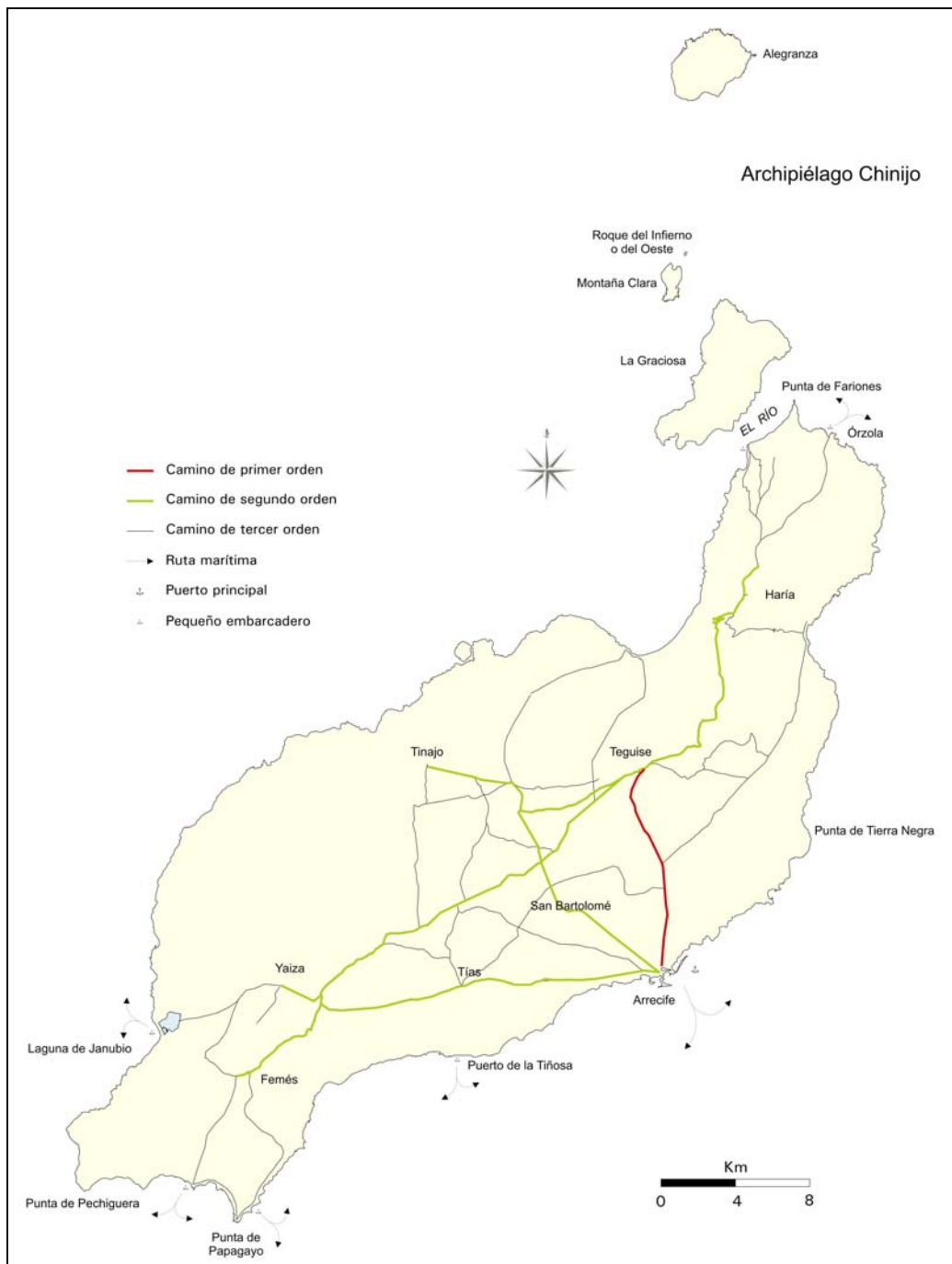
Figura IV.19 Caminos de Lanzarote según el B. O. de la Provincia de Canarias de 1868



- el que comunica Arrecife con Tinajo a través de San Bartolomé, Mozaga y Tao donde se une con el que viene de Teguisse.

- el que une Arrecife con el sur de la isla pasando por Tías y Mácher.

Figura IV.20 Red de caminos de Lanzarote en el siglo XIX



La red se completa con los caminos de tercer orden constituidos por multitud de pequeñas sendas y veredas, sobre todo las ganaderas que articulan "*la otra isla*", los espacios vacíos que no disponen de elevados recursos. Esta densa malla de senderos se concentra fundamentalmente en los malpaíses del oeste, Timanfaya, Yaiza y Tinajo, y en los de La Corona, al norte. También en los macizos donde se concentra la mayor parte de la cabaña ganadera de suelta. De igual forma, un gran número de senderos atraviesan *el jable*, la gran superficie cubierta de arenas móviles que cruzan la isla de norte a sur, desde la Caleta de Famara y Sóo, hasta las proximidades de Arrecife. Por último, destaca el camino que, desde Arrecife pasando por Tahíche se dirige hacia el norte por Guatiza y Mala hasta llegar a Arrieta, desde donde se sube a Haría por Tabayesco o se bordea el malpaís de La Corona hasta llegar a Órzola.

La superficie ocupada por las lavas de las sucesivas erupciones del XVIII en el oeste insular constituyó a partir de este evento volcánico un gran vacío caminero. Los impresionantes malpaíses y la falta de suelo cultivable y agua, por tanto, la escasez de recursos, dejó a esta parte de la isla fuera de los itinerarios insulares. Además, contribuyó a la falta de un camino de circunvalación insular o anillo circular. Debido a la localización interior de los núcleos, cuando parte de los senderos discurren paralelos a la costa, se convierten en vías de tercer orden al servicio de la obtención de recursos pesqueros.

Aparte del puerto de Arrecife, la isla cuenta con otros pequeños puertos y embarcaderos, todos ellos en la costa oriental y sur, la más accesible. Destacan entre ellos los de ya mencionados de Playa Blanca, La Tiñosa y Órzola, y además Janubio, Puerto Muelas en Papagayo, Bahía de Ávila, Los Ancones, Arrieta y Punta Mujeres. Las infraestructuras portuarias enlazan los caminos terrestres con los caminos del mar, completando de este modo las vías de comunicación insular.

Los primeros proyectos de construcción de carreteras en la isla datan de finales del siglo XIX, sin embargo, no se materializan hasta comienzos del XX. La tardanza en el desarrollo de la red de carreteras no está vinculada a las

dificultades orográficas, sino a su condición de isla periférica y pobre, y sólo la necesidad de mejorar las condiciones de transporte entre el puerto y las vegas agrícolas hace que poco a poco se realicen algunas en torno al enclave portuario.

Figura IV.21 Camino en Yaiza, Lanzarote, 1920-1925



Fondo FEDAC.

Resumiendo, la red de caminos de la isla de Lanzarote es de morfología llana y el modelo de comunicaciones terrestres, por tanto, como el de Isla mediana y señorial. Se trata de una red estable en el tiempo, poco desarrollada y escasamente funcional.

IV.2.2 Fuerteventura

Isla de señorío durante el Antiguo Régimen, Fuerteventura sufrió grandes problemas estructurales que frenaron su expansión económica. Estas dificultades fueron causadas por unas condiciones geoclimáticas adversas, con abundantes periodos de sequía y la consiguiente aridez que hacían muy difícil la actividad agraria, y por el régimen de señorío que mermó la isla de sus recursos humanos y productivos. Esta estructura socioeconómica hizo que la isla creciera muy lentamente en su desarrollo productivo y en el asentamiento y evolución poblacionales.

La evolución de las comunicaciones terrestres dependió de las características del medio físico y de la escasa disponibilidad de recursos. La contraposición llano-montaña y las reducidas pendientes configuran la compartimentación física de la isla. Por su parte, la mayor disponibilidad de recursos de los llanos interiores y de las cuencas de los barrancos, con unos mejores suelos y, sobre todo, con agua, condicionó históricamente la localización de un mayor número de asentamientos en estos sectores. En consecuencia, se desarrollaron las comunicaciones interiores y se limitaron las paralelas a la costa, lo que dio lugar a un esquema en el que se diferenciaban dos comportamientos, uno lineal en el interior, más dinámico, y otro perpendicular a éste, hacia los sectores costeros.

Los primeros caminos majoreros no pasaban de ser sendas o veredas estrechas, adaptadas al paso humano y del ganado. La red de comunicaciones terrestre de los majos aprovechó las rutas de paso naturales, que conforman las llanuras interiores, para enlazar las distintas comarcas de la isla. Tras la Conquista, desde 1402, la primigenia red de comunicaciones terrestre siguió las directrices marcadas por la localización defensiva de la capital insular y por el aprovechamiento agrícola de los suelos más feraces. Se generó una red en el interior del Macizo de Betancuria que, poco a poco, irradió su influencia hacia otras vegas cercanas. La Villa de Betancuria era el principio y final de

todos los caminos. Todo ello generó una vertebración caminera y portuaria escasa y poco funcional.

La red de caminos durante los siglos XVII y XVIII ya no basculaba solamente en torno al núcleo principal situado en Betancuria, sino que se potenció el eje central mayorero través de las llanuras interiores, desde Tuineje hasta La Oliva. La producción agraria con sus altibajos condicionó el desarrollo de estas infraestructuras, las buenas cosechas incrementaron el flujo de personas y medios de transporte facilitando el desarrollo de los caminos pero las crisis de hambre y sed los vaciaron, igualmente.

En este panorama se advierten ligeras transformaciones en el tránsito del siglo XVIII al XIX, etapa que se define por el acceso al mercado exterior de las producciones mayoreras de barrilla y cochinilla, productos que se exportaban a través de Puerto Cabras. En conjunto, esta circunstancia supuso una nueva dinámica, al romperse con la tradicional sujeción al abastecimiento de Canarias y producirse una incorporación directa de la isla al comercio con el extranjero.

La red tradicional de asentamientos se densifica, la ocupación de las tierras del interior se vincula al eje agrícola Tuineje-La Oliva y aparece Puerto Cabras en la costa, ahora ya como capital insular. La villa de Betancuria pierde importancia como nodo articulador y pasa a convertirse en un núcleo secundario. Como vértices principales, que dan cohesión al territorio, aparecen en este siglo, Tuineje, Antigua, Puerto Cabras y, sobre todo, La Oliva. En definitiva, en el siglo XIX mayorero advertimos muy pocos cambios con respecto a etapas anteriores, siendo el más importante de ellos el de la capitalidad. Pese a todo el territorio insular seguía apareciendo ante sus visitantes y otros observadores como una tierra yerma y solitaria.

En cuanto a la red caminera, la palabra que mejor define esta etapa es la de estabilidad. La permanencia caracteriza tanto los trazados como la funcionalidad de la red así como el estado de los caminos. El itinerario principal era central y unía el interior insular, el macizo de Betancuria y las llanuras, con los pueblos del norte. De esta vía salían tres accesos importantes, dos unían

Tetir y Casillas del Ángel con Puerto Cabras y, el tercero, Tuineje con su puerto de Gran Tarajal. En consecuencia, la organización territorial de Fuerteventura comienza a bascular desde el interior hacia el este.

Al norte, La Oliva se confirma como un nodo principal que irradia su influencia desde su posición central hacia toda la comarca septentrional. Aparte del camino principal norte-sur, que la unía con Tindaya y Tetir, se desarrollaron vías secundarias que dieron acceso al noroeste, El Cutillo, al noreste, Corralejo, y al sureste, por la costa, con Puerto Cabras, el nuevo puerto que da salida a sus producciones, sustituyendo al de Tostón. Además, la villa norteña se unía también a través de vías secundarias con los valles de Calderetas y Vallebrón. El resto de la comarca estaba surcado por sendas ganaderas que daban respuesta a la dinámica actividad pastoril de aquellos territorios, sobre todo en los malpaíses de Mascona, Majanicho, Bayuyo, Guriame y La Arena. Por último, el extremo norte de la isla se circunvala por la costa con uno de estos caminos terciarios que garantizan el aprovechamiento del litoral.

El segundo nodo principal que conviene comentar es el de Puerto Cabras ya que, paulatinamente, atrajo la mayor parte del tráfico caminero del siglo XIX. La reactivación económica que produjo la exportación de barrilla y cochinilla, primero, y, posteriormente, de la piedra de cal, hizo que este enclave se convirtiera, pasado el tiempo, en la capital administrativa insular. El devenir de la capitalidad económica majorera ejemplifica la historia insular, primero la defensiva y militar de Betancuria, luego la agraria cerealística del interior y norte, Antigua y La Oliva, y por último, la comercial costera de Puerto Cabras. A este enclave llegan los dos ramales de las vías principales ya comentados procedentes de Tetir y Casillas del Ángel, ya comentados, y el secundario que lo enlaza con La Oliva. El otro camino secundario es el que por la costa lo une con El Matorral y luego hacia el interior hasta Triquivijate, primero, y luego hasta Antigua.

Ya en el margen oriental del macizo de Betancuria, pero situados en los llanos, destacan otros dos nodos, que completan los vértices principales sobre

los que se desarrolla la red de caminos, Antigua y Tuineje. Vertebrando estos dos núcleos, que delimitan la comarca agrícola de mayor extensión de la isla, pasa el eje caminero principal, formando un pequeño circuito que penetra en el macizo por el norte y el sur. Al norte, el camino real de la Villa, que une Antigua con aquella y, al sur, el camino de Tuineje, que enlaza con Pájara y, a través de los Granadillos, con la vega de Río Palmas y con Betancuria, cierran el circuito principal. Desde Tuineje, además, parte un camino recto que llega hasta el puerto de Gran Tarajal, puerto que se convierte, desde fines del siglo XIX, el segundo en importancia de la isla.

En este círculo en torno al Macizo destacan tres caminos secundarios. El primero, el que va al Puerto de la Peña, que adquiere este carácter secundario a medida que se traslada el dinamismo económico hacia el norte, por lo que se utiliza mucho menos y queda en un segundo plano. El segundo une la Villa con el Valle de Santa Inés, los Llanos de la Concepción y Casillas de Ángel y el tercero une Toto con Tiscamanita. Aparte de éstos hay otras dos vías secundarias fuera del Macizo, una que comunica Antigua con Tesjuates a través de Triquivijate, y que permite acortar camino en dirección a Puerto Cabras, y otra que comunica Tuineje con las aldeas del sur, atravesando La Florida, Tesejerague y Chilegua hasta Matas Blancas, la puerta de entrada a Jandía. Como siempre, el resto de los caminos terciarios complementa los accesos a las tierras de cultivo y, sobre todo, a las zonas pastoreadas y embarcaderos.

La jerarquización de la red favoreció el norte y centro de la isla, que conformaban una gran unidad insular interrelacionada, en cambio, el sur se mantuvo muy mal comunicado. Es necesario corroborar que la dehesa de Jandía aparecía alejada de los centros más dinámicos. Su especialización como reservorio ganadero tradicional impidió la reactivación de su economía, de forma que se mantuvo distanciada física y socialmente del resto de Fuerteventura.

Por tanto, a pesar de las condiciones favorables para las comunicaciones terrestres, presumimos que los desplazamientos eran escasos, las bajas densidades poblacionales y la escasa actividad del comercio local hacían que los

caminos de la isla aparecieran casi siempre solitarios y, a excepción de los principales, el resto de la red era desconocida para la mayor parte de los majoreros.

Figura IV.22 Camino majorero junto al pueblo de Casillas del Ángel, 1890-1895



Fondo FEDAC.

En definitiva, la red de caminos de la isla de Fuerteventura es de morfología llana y el modelo de comunicaciones terrestres, por tanto, como el de una Isla grande y señorial, es decir una red estable en el tiempo, poco desarrollada y escasamente funcional.

IV.2.3 Tenerife

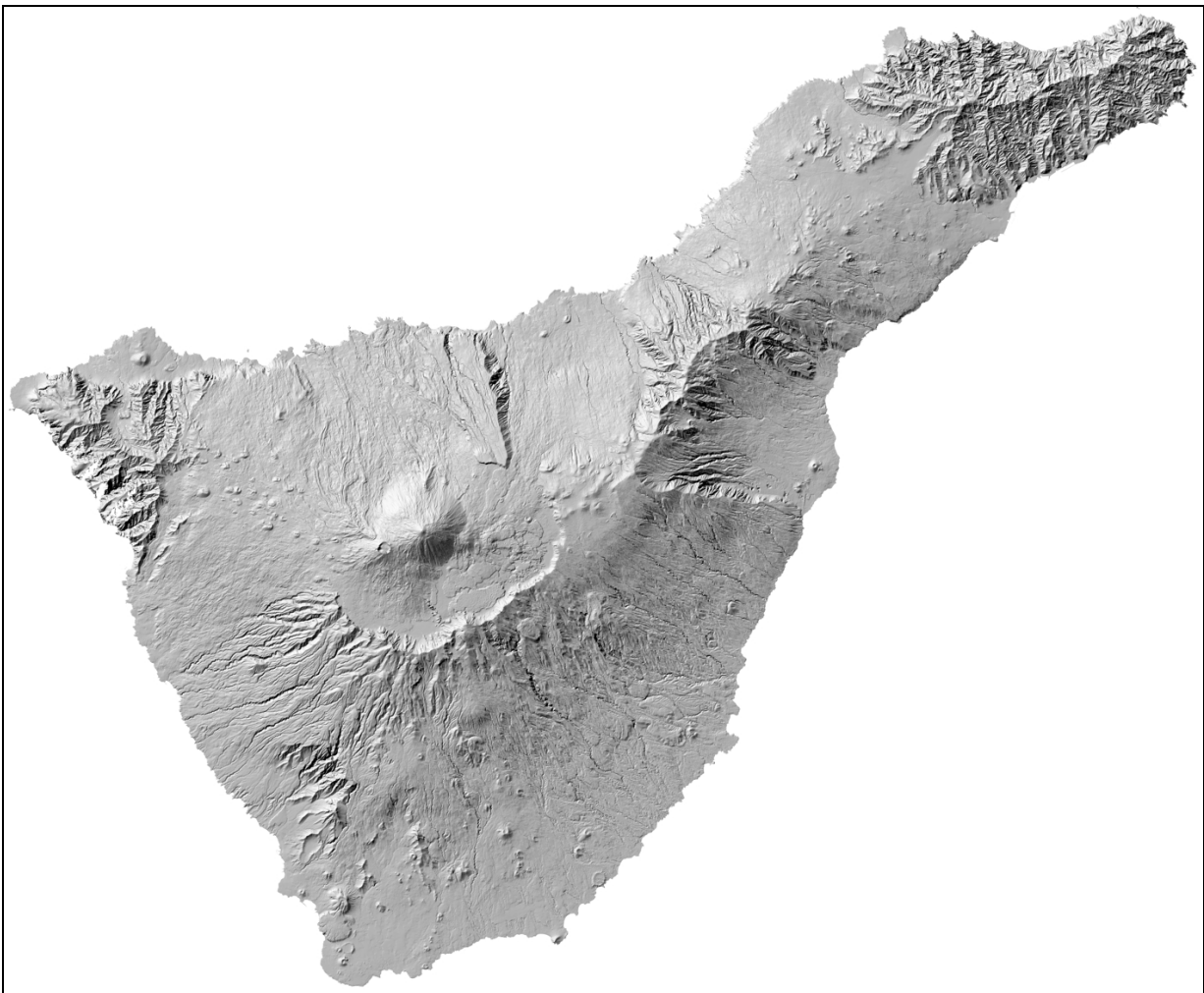
Tenerife es la mayor de las Islas Canarias con 2.034 km² de superficie además, en su centro, el Pico Teide alcanza los 3.718 metros de altura siendo la atalaya más alta de toda la macaronesia. El vigor de su relieve y las fuertes pendientes imponen las condiciones propias de las montañas, pocos espacios llanos y la servidumbre de la altitud, que tiene un papel decisivo en las variaciones y límites climáticos y, por consiguiente, en la configuración del medio biogeográfico y de los paisajes antropizados.

La montaña canaria, sobre todo si se mira desde el mar, se interpreta como inaccesibilidad y frontera. La isla de Tenerife es una isla en dorsal, un edificio a dos aguas que desde las nieves nos lleva a las playas en apenas unas decenas de kilómetros. Posee longitudinalmente la mayor costa norte del archipiélago. Una continua cresta se desarrolla desde el macizo de Anaga al nordeste y, exceptuando el vacío de La Laguna, continúa por Las Mercedes hasta Las Cañadas, para subdividirse en dos, hacia el oeste se llega al Macizo de Teno y hacia al sur se baja por la dorsal de Adeje. Esta configuración de dorsales en estrella se completa en su centro con la imponente mole del Teide y la depresión de la caldera de las cañadas.

La energía y continuidad de los relieves de la isla tiene, además de las de orden natural, consecuencias de evidente condicionamiento sobre la organización del territorio. El espinazo dorsal no permite contactos y relaciones "meridianas" fáciles y cómodas entre el barlovento y el sotavento. El obstáculo montañoso opone a la construcción de caminos dificultades evidentes a la insuficiencia de las técnicas de que disponía la sociedad tradicional. Además, las dos vertientes son drenadas en sentido transversal respecto a los caminos longitudinales que se trazan paralelos a la costa. Escasos son los pasos para unir las dos mitades de la isla y uno solo, el que atraviesa el llano de La Laguna, lo hace a 600 metros de altitud; ha sido el de más tránsito, y ahora, el único adaptado a las exigencias de la circulación carretera. Los desniveles que deben

salvarse hasta alcanzar otros pasos de montaña obligan a trazados sinuosos, de ascensiones en continuos repechos y descensos en rampas y declives, arriscados al borde de despeñaderos. Son degolladas abiertas en las crestas de las cumbres de los macizos antiguos, en las cumbres de Pedro Gil y de Abeque, o de acceso y salida al circo de Las Cañadas; ninguno de ellos resulta cómodo y, además, no acortan el tiempo del viaje por más que su recorrido sea menor. Cumplen esencialmente, función de enlace comarcal.

Figura IV.23 Modelo digital del relieve de Tenerife



En Tenerife el tránsito de los 0 a los 400 metros se realiza en un rápido ascenso altitudinal. En la vertiente norte hallamos pendientes con valores de

hasta 20°, mediando entre el nivel del mar y la cota 400 poco más de un kilómetro, no obstante, existen notables diferencias entre esta vertiente y su opuesta. Mientras en el norte los valores más bajos corresponden a La Orotava, 6° y a Los Silos-Buenavista 6,5°, en sotavento, los valores más elevados se alcanzan en Candelaria-Fasnia con 8,8° y 7,5° respectivamente, y Puerto Santiago con 8,2°, dominando en todo el ángulo SO, desde Arico hasta Adeje, valores inferiores a los 4°. Así pues, la rápida pendiente y los barrancos dificultan los trazados radiales, especialmente en la vertiente norte, y en cambio favorece los periféricos mucho más costosos puesto que no son costeros y además porque al ser la capital el punto de origen y destino de las comunicaciones y estar ésta situada en el extremo NE de la isla, alarga aún más la duración de los trayectos.

Las circunstancias climáticas que definen a la isla, individualizan claramente dos espacios bien contrastados, la vertiente de barlovento, templada y húmeda, y la vertiente de sotavento cálida y seca, especialmente en la costa. Los contrastes de clima son muy acusados también entre la zona litoral, la franja de las medianías y la zona de cumbres. Las pendientes de la fachada Norte, abiertas al flujo directo del alisio, muestran en la distribución de la vegetación y los cultivos los cambios de las condiciones del clima. Las tierras por debajo de los 500 metros se reducen, salvo en el Valle de La Orotava y en la isla baja de Daute, a una estrecha franja que por lo general se interrumpe en un borde acantilado sobre el océano; hasta los 200 metros de altitud las precipitaciones son escasas y las temperaturas constantes. En la zona superior, de los 300 a los 500 metros, se reciben más precipitaciones, son estas primeras medianías, por debajo de la capa de estratocúmulos, donde en las pendientes bien expuestas las lluvias pueden aportar 600 litros por metro cuadrado, fue la tierra del viñedo, cultivo secular de ocupación continuada, y del trigo y otros cereales, representativos del consumo y demanda tradicionales han llegado al extremo de desaparecer prácticamente. A medida que se asciende hacia la zona de brumas, con el descenso de las temperaturas y el aumento de humedad se llega al límite

de los campos de cultivo, que ceden paso al monte verde, a cuyas expensas fue extendiéndose el terrazgo, que alcanza de modo discontinuo los mil metros de altitud y deja paso al pinar que trepa por las laderas hasta los filos de las cumbres.

La fachada de cara al naciente y mediodía es casi en su conjunto, de una gran aridez. Sustraída a la influencia directa del alisio y a los vientos del Noroeste, la sequedad se adueña del territorio, extrema en la banda litoral, se atenúa muy lentamente con la altitud y sólo hacia los mil metros el clima es más fresco y lluvioso. En tales condiciones entre los cultivos predominaron claramente los de secano.

Tenerife, isla realenga desde 1496, a pesar de su explotación inicial ganadera, se orientará hacia una dedicación agrícola con destino primordialmente hacia el exterior, lo que exigirá tempranamente una estricta organización de los transportes, especialmente marítimos, de los que la economía de plantación de caña de azúcar es inseparable. La red viaria terrestre, que se configura a partir del siglo XV, tendrá como objetivo principal enlazar, de la mejor y más rápida manera posible, los distintos centros productores con el principal puerto exportador, Santa Cruz de Tenerife. La red funcionará tan solo como apoyo, como auxiliar de la red fundamental que es la marítima, uniendo los núcleos de población entre sí, y lo que es más importante, con sus respectivos puertos.

Los primeros pobladores establecieron su hábitat en la franja litoral y en las semipendientes de la medianía; cada comunidad delimitó siempre, en lo posible, desde época preeuropea, un territorio que iba desde las riberas a los filos de la cumbre. Pero por encima de los mil metros desaparece, salvo excepciones, el poblamiento, y se extiende el dominio de los espacios incultos, en los que la utilización de bosques y pastizales representó siempre muy poco, en una consideración global, para la economía campesina. Las relaciones territoriales de la cumbre con las medianías y la costa se han sostenido en la atribución económica de la primera como espacio de aprovechamientos

forestales complementarios o marginales o de pastoreo extensivo de ganado menor.

El mundo de las cumbres de las dorsales y los macizos antiguos se mantuvo en patrones de inmutabilidad, es el que está más cerca de lo natural, sin que los efectos introducidos por las acciones humanas estén ausentes, desde los derivados del pastoreo tradicional a la explotación forestal. Las medianías han sido el mundo campesino, el de una organización del espacio sostenida en el aprovechamiento de los beneficios de la humedad de los suelos evolucionados para desarrollar una agricultura cuyos productos se destinaron al autoconsumo y al mercado interior. El de la costa ha alterado de modo cíclico su fisonomía según se adaptó en cada una de las etapas del comercio exportador a la demanda de sucesivos productos agrarios. La comunicación de estos tres ámbitos productivos se realizaba fundamentalmente por los caminos de costa a cumbre, en las islas altas las dificultades para poder transportar por tierra las elevadas producciones hacía que se buscara una salida al mar. Estas rutas también eran utilizadas por los ganados en sus traslados estacionales buscando el pasto de las costas en invierno y el de las cumbres en verano.

En consecuencia el poblamiento insular y las actividades agrícolas se concentrarán en la franja norte de territorio, especialmente en las zonas medias en razón de la fertilidad del suelo y de las mayores disponibilidades de recursos hídricos; en ella se alcanzarán importantes cifras de densidad de población, a pesar de disponer de menor superficie que la vertiente opuesta. Mientras la vertiente de sotavento tiene una extensión de 1.240,2 km², la vertiente de barlovento sólo posee 795.2 km², contados los 130 km² que ocupa la depresión calderiforme de Las Cañadas. El poblamiento tiende a un cierto alejamiento de la costa por razones defensivas, aunque pronto adquirirán pujanza los establecimientos portuarios de Garachico y Puerto de La Orotava, auténticos emporios mercantiles, y motores del desarrollo económico de sus correspondientes centros comarcales.

En cambio la vertiente de sotavento, sustraída al efecto de los alisios y especialmente árida en la costa, ocupó en la economía agrícola tradicional un lugar marginal. En 1857 el norte reunía al 42,1% de la población insular frente al sur que contaba con el 28,6%.

La distribución del poblamiento en el territorio insular ha estado influenciada de modo apreciable por las condiciones del medio natural, tanto en sus aspectos morfológicos como climáticos. Aunque obviamente es el modo de explotación económica impuesto a la isla el que explicará, en última instancia, la localización y distribución del poblamiento y la actividad agrícola. El poblamiento era poco concentrado y distribuido en pequeños núcleos, lo que supuso la consolidación humana de la fragmentación natural del territorio ya existente.

La estructura territorial resultante se basaba en comarcas agrícolas y ganaderas donde la unidad primordial era la dualidad rampa-puerto. Éstas se desarrollaron sobre todo en la vertiente de barlovento.

El *Itinerario descriptivo militar de España* de 1866¹⁴ ofrece, como se observa en la figura IV.24, la descripción de nueve rutas que circunvalan la isla. Tienen como punto de partida la capital insular, Santa Cruz y articula una red uniéndola con Buenavista, por el norte a través de La Laguna y La Orotava; por el sur a través de Güímar, Granadilla, Arona, Guía de Isora y el Palmar. También hay otro camino que une el puerto con el Valle de San Andrés al norte.

Aparte describen una serie de senderos que enlazan cabeceras comarcales con otros pueblos o sectores alejados. Son los siguientes:

- el camino de la Orotava a Güímar, atravesando de norte a sur la isla y franqueando la dorsal para pasar por Arafo recorriendo veinte kilómetros.
- el camino del Palmar a Teno de Abajo que comunica el primero con la parte más occidental de la isla a través de un sendero de nueve kilómetros.

¹⁴ Tomo VIII, Islas Baleares y Canarias, de la página 65 a la 77. Los datos se transcriben en el Documento 3 del Anexo. El *Itinerario* proporciona información, aparte de la distancia, de los núcleos que se unen por la vía, del estado del camino y su tipología.

Figura IV.24 Caminos de Tenerife según el Itinerario... de 1866

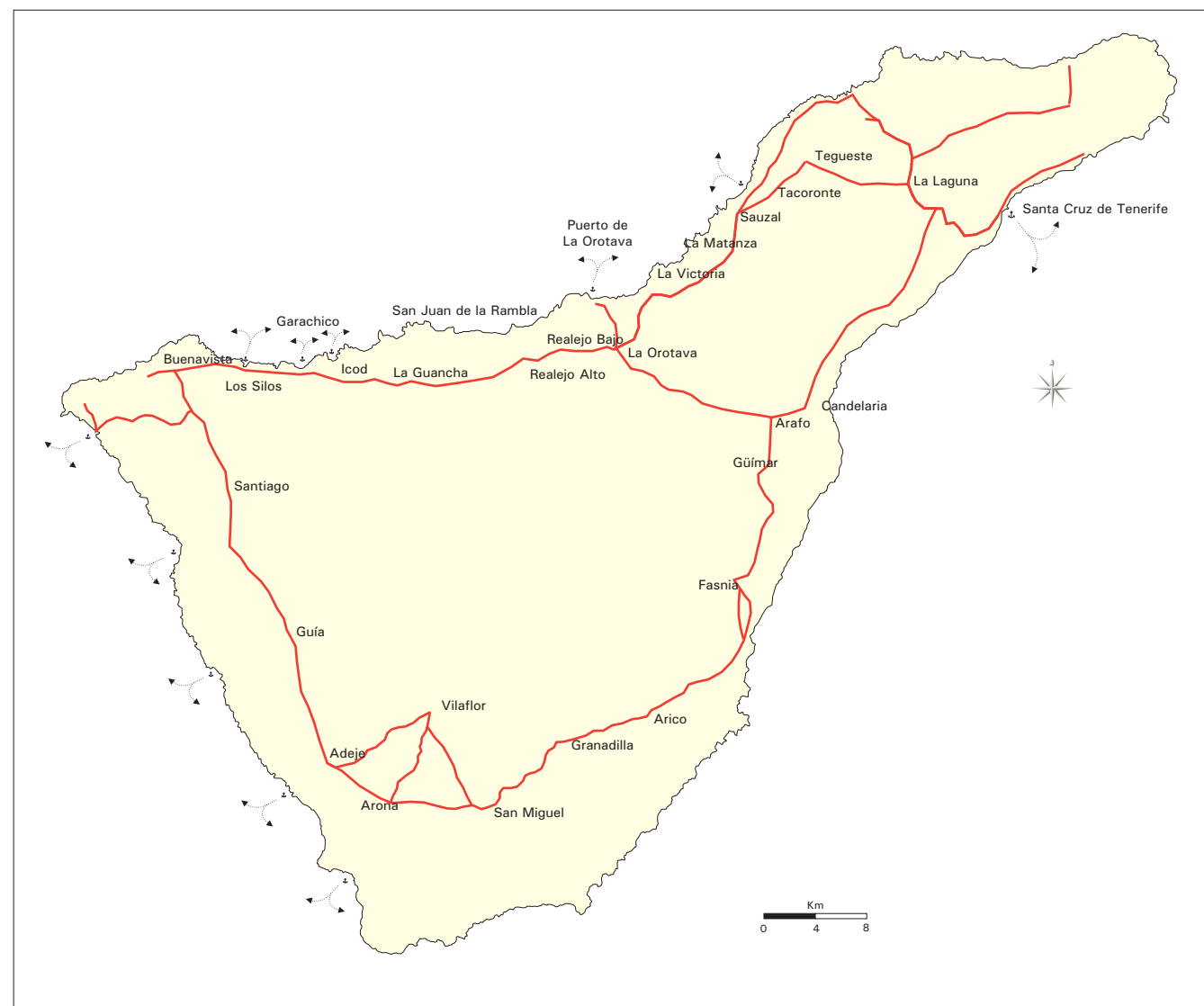
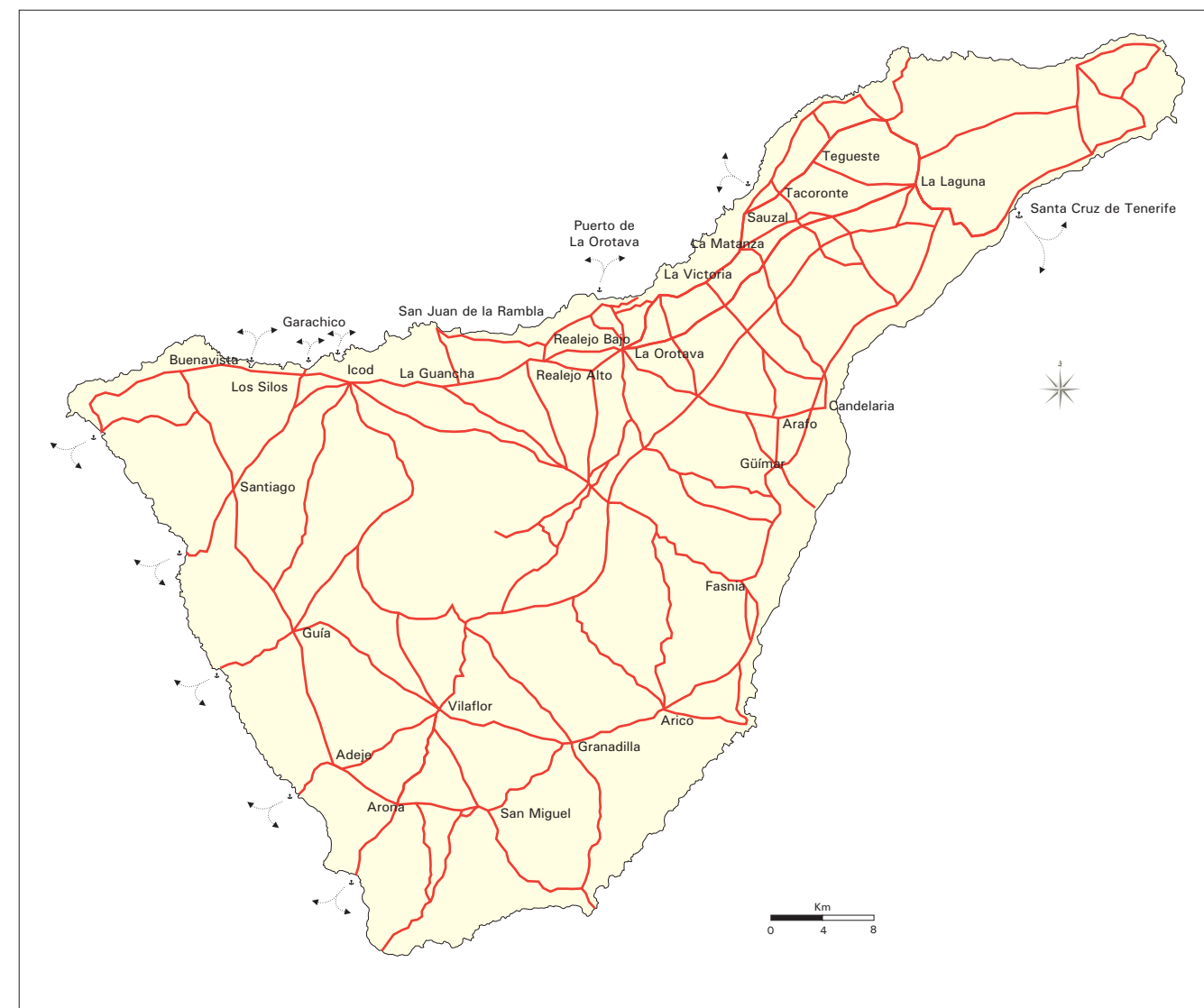


Figura IV.25 Caminos de Tenerife según el B. O. de la Provincia de Canarias de 1868



- el camino de Arona a Chasna, sendero de subida, también de nueve kilómetros, que atraviesa profundos barrancos, incluso alguno de ellos *por un paso de tablas*¹⁵.
- el de Chasna a Granadilla, el contrario al anterior, ahora nueve kilómetros de bajada para unir los dos núcleos.
- el de La Laguna al Valle de Guerra de catorce kilómetros de carretera de 2º orden y camino de herradura atraviesa campos de cultivo.
- el de La Laguna a Taganana que es carretero en parte convirtiéndose luego a herradura para comunicar aquel primer núcleo con los caseríos diseminados del macizo de Anaga a través de veinte kilómetros de sendas sinuosas y zigzagueantes.

Obviamente este *Itinerario* sólo describe aquellas vías de elevado interés estratégico ya que son las que comunican o penetran en todos los espacios de la isla.

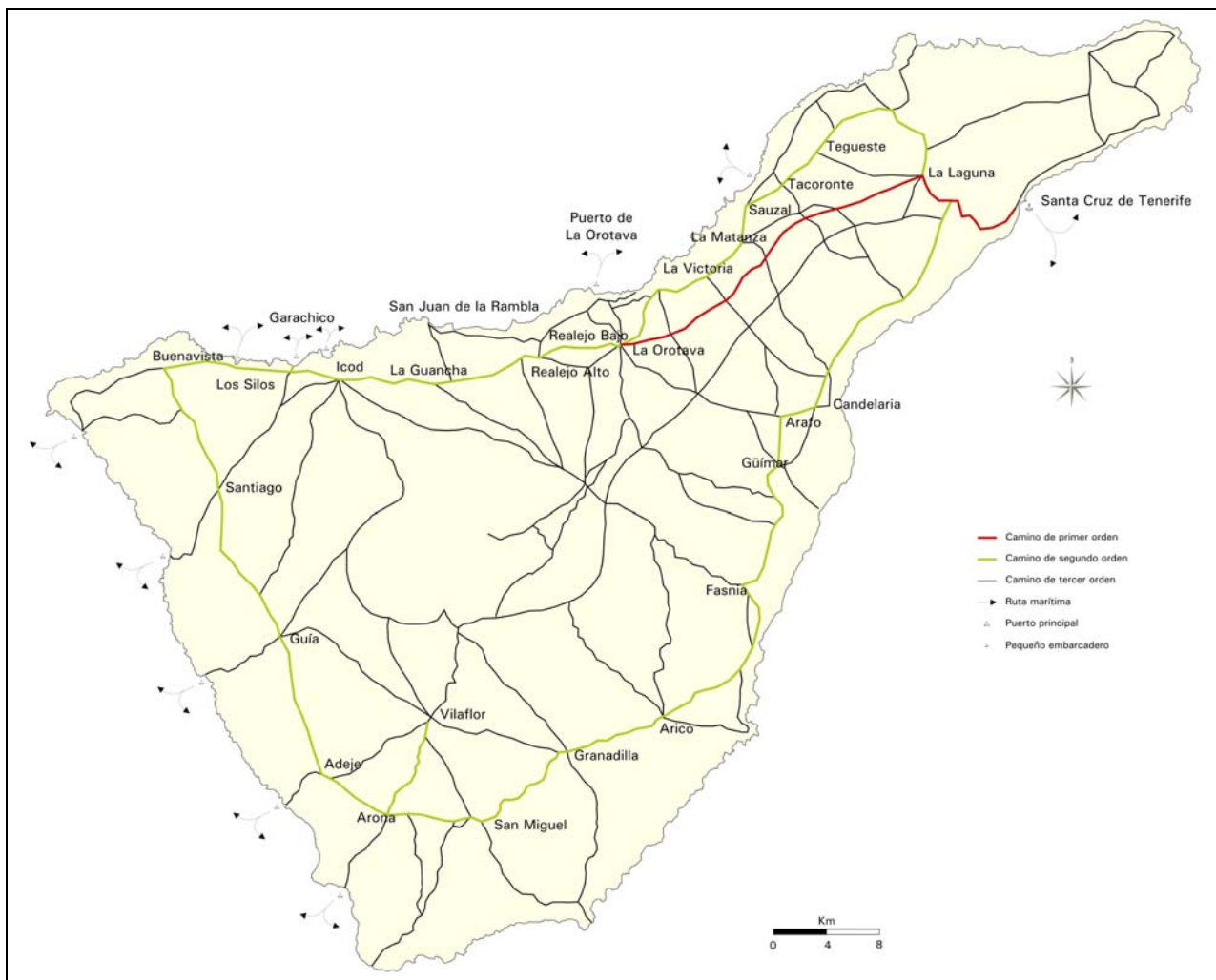
Posteriormente el *Boletín Oficial de la Provincia de Canarias* del día 24 de abril de 1868 completa la información caminera aportando datos correspondientes a los caminos vecinales de la isla por municipios. Se relacionan un total de 114 que suponen 646,4 kilómetros de longitud total de la red¹⁶, el 31,9% del total del Archipiélago. El mapa de senderos oficiales resultante, figura IV.25, se convierte en una malla que responde a la lógica orográfica de la isla, dibujándose un entramado de caminos que unen la costa con las cumbres centrales a través de las medianías en aparente desorden, pero estructurados en torno a un camino tipo arco de circunvalación insular que pone en comunicación los principales pueblos de la isla.

¹⁵ *Itinerario descriptivo militar de España* (1866:73).

¹⁶ Los datos se transcriben en el Documento 4 del Anexo.

En el siglo XIX Tenerife cuenta con una red de senderos más densa en la vertiente norte y más abierta y precaria en el sur. Sobre las vías consolidadas por la población aborigen¹⁷ se desarrolló un sistema de comunicaciones terrestres técnicamente primitivo, que satisfacía las necesidades del modelo de desarrollo económico instaurado tras la conquista, y que se basaba en el predominio de la agricultura sobre el resto de los sectores productivos. Este sistema de transporte debía de dar salida a la producción agrícola imperante en cada momento histórico, en función de las exigencias de los mercados europeos.

Figura IV.26 Red de caminos de Tenerife en el siglo XIX



¹⁷ Así lo constatan Nuñez, J.R. y Arnay, M. (2003:69) haciendo referencia al camino viejo de los Guanches que comunicaba La Laguna con el Valle de Taoro.

A mediados del siglo XIX, como se observa en la anterior figura IV.26, la red viaria insular se componía únicamente del camino de primer orden, en este caso la primera carretera de Canarias, que era el eje que comunicaba La Laguna, la antigua capital insular y regional, con Santa Cruz, su puerto, que le había relevado en el desempeño de la capitalidad, y con el Valle de La Orotava. Heredada del siglo anterior aparecía como la vía de comunicación más importante de la isla, debido no tanto a motivos económicos como políticos.

Para La Laguna, capital de la provincia de Canarias hasta 1822, la conexión con el puerto que le servía de enlace con el exterior era vital. Sin embargo, desde el punto de vista de los intercambios comerciales, el puerto de Santa Cruz se verá oscurecido por la relevancia de los de Garachico y La Orotava -al menos hasta el siglo XVIII- enclavados en las más importantes zonas productoras de la isla. Será precisamente la riqueza agrícola de las comarcas del norte, el factor que asegure un pronto enlace terrestre entre ellas y la capital.

Los caminos de segundo orden por su condición de isla en dorsal se constituyen en uno solo a medida que entre el siglo XVI y XVIII se fue completando el proceso de colonización del territorio a través de la expansión del poblamiento desde La Laguna hacia el oeste por el norte y hacia las bandas del sur¹⁸. Este camino forma un arco de circunvalación periférico. Saliendo de La Laguna desciende por Tegueste hasta Tejina, desde allí gira hacia el sur uniendo este último núcleo con Valle Guerra, Tacoronte, La Matanza, La Victoria, Santa Úrsula y La Orotava. Desde allí sigue hacia el oeste por Realejos, San Juan de la Rambla, Icod, Garachico y Los Silos hasta Buenavista del Norte. Se continúa cruzando el macizo de Teno por El Palmar hacia Santiago del Teide y desde allí hasta Adeje ya en el sur. Se prolonga luego hacia el norte pasando por Arona, aquí hay un ramal que sube a Vilaflor, San Miguel, Granadilla, Arico, Fasnia, Güímar, La Candelaria y San Isidro hasta conectar con el camino principal que baja de La Laguna a Santa Cruz. Como podemos apreciar una todas las cabeceras municipales de la isla dando la vuelta a la isla por las medianías del

¹⁸ Nuñez, J.R. y Arnay, M. (2003:71).

norte y del sur. Sólo el espacio ocupado por el macizo de Anaga queda fuera del trazado de esta vía.

Este camino de segundo orden articulaba, hacia arriba y hacia debajo de la medianía, el tráfico de personas y mercancías de prácticamente toda la isla. Casi todos los senderos y veredas de tercer orden se comunicaban con aquel.

La parte norte de esta vía, sobre todo hasta La Orotava, estaba en relativo buen estado, en cambio, el estado de las comunicaciones entre la capital y la vertiente de sotavento de la isla, no era nada destacado (Pérez, C.R., 2004). Se hacía casi intransitable para las caballerías que, partiendo de aquél, atravesaban la divisoria central, comunicándolos con los de la banda norte, que eran todavía peores. Para el viaje de personas o el transporte de mercancías se elegía los caminos que siguen dirección paralela a la costa, aunque la frecuencia con que había que pasar los barrancos, que desde las crestas centrales horadaban los lomos y rampas hacia el mar, originaba una gran dificultad en el tráfico, por el excesivo tiempo empleado, por los riesgos corridos y la poca carga que las acémilas pueden transportar por las malas condiciones de la vía.

Y si en vez de usar esos caminos se utilizan los que bajan a la orilla del mar para valerse después de la vía marítima, se hace preciso pasar por sendas de tan malas o peores condiciones que las ya descritas, y sufrir grandes contrariedades antes de poder trasladarse las personas o las cargas a bordo de los pequeños lanchones y pequeñas goletas, únicos barcos que pueden acercarse algo a los puntos de embarque, en costas sin abrigo y desprovistas de playas. Los caminos que cruzaban de banda a banda eran utilizados fundamentalmente por los pastores y sus ganados en sus movimientos diarios y estacionales.

El aislamiento en que se van a desarrollar por tanto los núcleos de población del sur, aislados no sólo de la capital sino también de los del norte y entre sí, va a incidir profundamente en la conservación de su carácter rural y en el estancamiento de sus estructuras agrarias hasta momentos recientes.

El resto de la isla se comunica a través de los caminos de tercer orden constituidos por multitud de pequeñas sendas y veredas, casi siempre al servicio de la explotación ganadera y forestal del territorio. Espacios como los macizos de Anaga o Teno, con su entramado infinito de barrancos abruptos y peligrosos, se densifican con una malla de estos caminos casi siempre en penoso estado. Obviamente estos caminos eran los que tenían un peor estado de conservación o simplemente no se conservaban y era el paso por ellos de la gente o los animales lo que indicaban que existían¹⁹. Entre los caminos terciarios destacan los caminos de banda a banda, que comunicaban las comarcas del sur con las del norte a través de los pasos naturales que se abren en las dorsales a través de las degolladas, eran en realidad sendas arrieras²⁰. Estos caminos permitían esquivar o vadear los abruptos barrancos subiendo y bajando apoyándose en los lomos y rampas. También en esta tipología se incluyen los caminos de cresta, aquellos por los que se camina sobre las nubes. En Tenerife destacan el camino de Taganana y el camino que iba desde La Laguna hasta El Portillo de la Villa²¹, en Las Cañadas, espacio ganadero de importancia en la isla. Siguen los filos de las dorsales abriéndose a cada paso a la vertiente norte o sur.

La dificultad de los caminos terrestres y su estado nada halagüeño hizo que la estructura de comunicaciones insular se apoyara más en los caminos del mar²², el tráfico de cabotaje. Este se hacía a través de una red de pequeños embarcaderos y puertos de importancia decisiva hasta bien entrado el siglo XX cuando llegaron las carreteras. Destacaban los de Puerto de la Cruz en La Orotava, Garachico y Buenavista y los desembarcaderos de La Madera en Tacoronte, San Marcos en Icod y La Caleta de Interián en la costa norte; en el

¹⁹ El Dr. Verneau se detiene a describir uno de ellos tal fue la impresión que le ocasionó: *Ya he tenido ocasión de hablar de los caminos reales del archipiélago canario, pero el que conduce a San Andrés [desde Santa Cruz] merece una descripción especial. Se pueden figurar una serie de subidas y bajadas de tal forma escarpadas que se está tentado muchas veces, de agarrarse a las rocas para no caer. De vez en cuando, unas pequeñas cruces de madera señalan el paso malo. No vayan a creer que estas cruces fueron colocadas allí con el simple objeto de asustar al viajero: se colocan cuando un desgraciado ha sido víctima de un accidente mortal. Por el número de estos mojones kilométricos de nuevo género, es fácil darse cuenta de cuántos pobres diablos se han roto el cuello en el camino real que recorrieron* (Verneau, R., 1987 [1884-1888]:203).

²⁰ Nuñez, J.R. y Arnay, M. (2003:99).

²¹ Nuñez, J.R. y Arnay, M. (2003:120).

²² En su *Guía Samler Brown* señala para Tenerife: *Se puede evitar muchos inconvenientes allí donde no hay conexión por carretera, usando los vapores locales* (Samler Brown, A., 2000 [1889]:410).

litoral SW, el puerto de Santiago, la Caleta de Adeje, y al sur el puerto de Los Cristianos, Los Abrigos, Abona. Al este se localizaban los de Güímar y Candelaria como los más importantes. Es el puerto de Santa Cruz el más importante de la isla y el que estructuró casi toda la red de caminos de la isla en el XIX.

Figura IV.27 Camino de herradura en Taganana, Tenerife, 1900-1905



Fondo FEDAC.

En definitiva, los caminos, si exceptuamos las pocas carreteras, son la única vía de comunicación interior, pero la peculiar morfología insular dificultará el establecimiento de la correspondiente red, especialmente en las islas mayores, como es el caso, pues en ellas el rápido ascenso altitudinal desde el nivel del mar hasta los 1.000 metros y especialmente hasta los 400 metros, muchas veces mediando tan solo una distancia de pocos kilómetros, condiciona la

existencia de un importante desnivel del terreno que el camino tiene que salvar, con la consiguiente dificultad de los trazados.

La modernización, en el siglo XIX, de la infraestructura de carreteras en la isla, que sustituía a los caminos reales²³, favorece a la fachada norte, dotándola de una vía de tránsito entre la capital y La Orotava que en 1845 comienza su construcción y cuya finalización tendrá lugar en 1864. Si bien el proyecto inicial de esta vía era terminar en Garachico, la apremiante necesidad de poner en comunicación a la capital con el puerto de La Orotava, hace que su llegada se retrase hasta 1899. Traducía en facilidades las relaciones agrocomerciales entre el puerto de Santa Cruz y el Valle; teniendo en cuenta que el período en que se constituye coincide con el corto período lucrativo del comercio de la cochinilla, que este cultivo se generaliza en toda la isla y que el Puerto de la Orotava es entonces muy activo, se puede dudar de la «apremiante necesidad» del proyecto, a no ser que se considere la densidad de población de las tierras que atravesaba. En todo caso parece más bien un ejemplo de cómo la configuración de una red de transportes no es independiente de otros factores de organización del espacio ni de los objetivos de orden económico en virtud de los cuales se decide favorecer el proceso de acumulación en unas áreas en detrimento de las otras.

El Sur de la isla, apresado por la orientación de su agricultura al abastecimiento de los mercados interiores, cuando se abre el ciclo exportador del plátano, es relegado en su comunicación con el puerto de Santa Cruz y con el resto de Tenerife, lo mismo que las tierras de Daute, en el extremo noroccidental. Hemos de esperar a 1899 para que Garachico quede enlazado con La Orotava; y a 1970 para la comunicación de Guía de Isora con Santa Cruz por Güímar. La malla de caminos en el sotavento proyecta redes locales que, por medio de un sistema elemental de fondeaderos, pequeños muelles y embarcaderos de equipamiento exiguo, da vida a un cabotaje muy activo hasta

²³ *Media hora a pie o de viaje por uno de los antiguos caminos es suficiente para cualquiera, especialmente para aquellos que detestan los trayectos tortuosos (baches) para apreciar la comodidad y las enormes ventajas que ofrecen las recién construidas vías* (Whitford, J., 2003[1890]:52).

bien entrado el siglo XX, la solución más fácil para enlazar entre sí a los pueblos del Sur y a todos ellos con la capital.

A lo largo de la segunda mitad del siglo XIX y primera mitad del XX se configura y adquiere solidez el esquema viario tradicional, compuesto por 5 carreteras comarcales; dos, que circunvalan la isla recorriendo los municipios más importantes, tanto de la vertiente norte como de la sur, y tres que enlazan el norte y el sur y los extremos NE-SW de la isla respectivamente. Así pues, mediado el siglo XX se completaba casi el sistema de carreteras de Tenerife, comenzado cien años antes.

Los hechos analizados nos permiten establecer que la fragmentación del territorio tinerfeño propia de su condición insular y la contrastada topografía de su interior, condujeron a un deficiente estado de las vías de comunicación, obstaculizando el acercamiento entre zonas no distantes entre sí, que se vieron obligadas a hacer uso de la vía marítima con las consiguientes dificultades y encarecimiento de los costes. El emplazamiento del área La Laguna y su puerto Santa Cruz, en posición excéntrica respecto al resto del territorio, convertida en el eje preferencial de concentración de la población, dificultará aún más el establecimiento de relaciones intercomarcales y las facilidades de enlace con las áreas secundarias del territorio quedan relegadas a un lugar marginal. La red de senderos existente se comportan de modo diferente según su localización geográfica; mientras en la vertiente de barlovento la accesibilidad proporciona valor al territorio, la zona de sotavento carece de condiciones para decidir a los poderes públicos a dotarla de una infraestructura adecuada, manteniéndose doblemente aislada.

En definitiva la red caminera de Tenerife es de morfología en dorsal y el modelo de comunicaciones terrestres se define como el de isla grande y realenga, por tanto una red dinámica, y moderadamente funcional.

IV.2.4 Gran Canaria

La influencia del medio físico es bastante perceptible en Gran Canaria, y en un principio determinante, la propia dinámica del modelo de ocupación histórica del territorio se une en importancia en la influencia 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 pendientes. La estructura cupuliforme insular, determina la aparición de una red de drenaje de disposición radial. Esto genera un relieve también caracterizado por la oposición barranco-interfluvio, que influye en gran manera en la configuración de la red de comunicaciones terrestres. Básicamente facilita las comunicaciones longitudinales, costa-cumbre, y limita las transversales paralelas a la costa, ya que obliga a continuos ascensos y descensos al cruzar los barrancos. Todo ello, junto con las fuertes pendientes, define 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.

Las cuencas hidrográficas, que históricamente fueron unidades naturales de ocupación, favorecen la penetración costa-cumbre, 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. Por los interfluvios que bordean las cuencas se establece la red de caminos, 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.

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.

También debemos tener en cuenta en la conformación de la red de caminos 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.

La historia caminera grancanaria comienza con los caminos prehispánicos. El proceso de formación de la red primitiva de senderos viene determinado por una dinámica endógena, originada bajo la influencia de factores internos, como son los condicionantes físicos, la distribución de recursos o la propia evolución de la población, que son los determinantes de la distribución de los núcleos poblacionales y de las transferencias de personas y mercancías que se producen entre los mismos. La sociedad preeuropea, 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.

Tras la Conquista se producen cambios fundamentales. La red de comunicaciones terrestres no es ajena a estas transformaciones y, aunque muchos de los caminos son reutilizados, se abren numerosos senderos nuevos 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. La incorporación de la Isla al ámbito europeo supone un cambio del modelo de poblamiento, rigiéndose ahora el proceso de colonización por la acción de factores exógenos. Se basa 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. Mientras, la ciudad de Las Palmas se convierte en el punto sobre el que se rearticula la red de asentamientos.

El esquema de comunicaciones bipolar de la etapa anterior se convierte en otro, con un foco de importancia único -Las Palmas, centro político y administrativo- del que parten los caminos principales: los dos caminos reales, uno que enlaza por el norte con Gáldar; y otro hacia el este con Telde. En estos momentos, debido fundamentalmente a la agreste orografía que determinaba accesos difíciles a las zonas del interior, las comunicaciones marítimas desempeñaron un papel fundamental en un esquema que responde a una dinámica regida por factores económicos externos. La estructura de la red de caminos del siglo XVI se estructura en base a la estrategia de explotación azucarera, adaptándose en su trazado, morfología y estado a la misma, y no se consigue una comunicación terrestre fluida, por lo que muchos sectores de la Isla se mantienen casi incomunicados.

Durante los siglos XVII y XVIII la red de asentamientos crece y se consolida, especialmente desde los núcleos poblacionales, penetrando hacia el interior por los cauces de los barrancos. Del mismo modo, la red de caminos se refuerza, y va a sentar las bases de la estructuración definitiva del siglo posterior. Los caminos reales 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 constituirán los primeros instrumentos de conquista del territorio desde las zonas urbanas. En el nuevo esquema, la red mantiene 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, y al mismo tiempo adquieren mayor importancia los caminos secundarios, ya que son usados en su mayoría como vías de penetración hacia las nuevas tierras del interior. En definitiva, en 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 caseríos.

La red de caminos grancanarios se va a consolidar definitivamente en el siglo XIX, coincidiendo con la configuración de la organización territorial del

poblamiento agrario tradicional producida durante el siglo XVIII. A finales de la centuria decimonónica irrumpen las carreteras, aunque no es hasta las primeras décadas del siglo XX cuando parte de los senderos dejan 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.

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 en este siglo XIX, parten desde Las Palmas parten hacia el oeste por el norte, hasta Gáldar, y hacia el sur por el este, hasta Telde. Desde esos puntos se prolongan por medio de caminos, en el noroeste hacia Agaete, desde donde continúa ya una vía de menor importancia hasta La Aldea y, posteriormente, hasta Mogán. Al este y sur, desde el siglo anterior se había configurado el camino desde Telde hasta Juan Grande, pasando por Agüimes y en estos momentos se extiende hasta enlazar con Maspalomas, con lo que se consigue prácticamente una circunvalación litoral de 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, es decir, los barrancos, de forma que se comunican los primeros con los caseríos y entidades menores del interior insular. 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, y desde Arguineguín hacia la cumbre; por el sudoeste se adentran caminos desde Mogán hacia la cumbre, y desde La Aldea salen tres que lo comunican con Artenara, Tejeda y el Pinar de Inagua, respectivamente. En este último se identifican una serie de caminos que enlazan con los de Pajonales y Soria.

En el siglo XIX se producen importantes cambios respecto a las centurias anteriores. En cuanto al trazado, se abren o cobran mayor vitalidad vías asociadas a los sectores de nueva ocupación. El estado de los senderos mejora algo, a causa de los nuevos medios y herramientas constructivos y de la mayor preocupación política por su mantenimiento. Los Ayuntamientos cargan con la realización de los trabajos más importantes de los caminos, encontrándose con numerosas dificultades para llevarlas a cabo, fundamentalmente por las penurias económicas que padecen. El hecho más significativo de este siglo es la aparición 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 funcionamiento del mercado interno, lo cual perjudica también un mayor avance del comercio exterior. Debido al gran desarrollo comercial de la ciudad de Las Palmas, el sistema se consolida hacia el exterior. En resumen, se cuenta con un itinerario costero principal del que parten radialmente caminos de costa a cumbre, estableciéndose entre los núcleos que enlazan estas últimas vías, comunicaciones transversales que completan un sistema más denso en el norte y más abierto en el sur, característica secular que mantiene a la Isla desigualmente comunicada, y que refleja el modelo de poblamiento.

En general, se trata de un trazado estable, centrado en la permanencia de unos ejes históricos y nudos de comunicación que se habían desarrollado 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 a 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 a partir de diferentes criterios, condicionantes físicos, medios de transporte, estado de la red; en función de los mismos se aprecia la poca accesibilidad que proporcionaba, prácticamente desde el XVI hasta finales del XIX. Por tanto, el servicio que la red ofrecía, es decir, el grado de accesibilidad y los canales de salida de productos ligados al desarrollo económico, es cuanto menos escaso.

Como última característica reseñada, que se asocia a la red de caminos, hemos de destacar el penoso estado en que siempre se encontró. A su lamentable aspecto contribuía un escaso desarrollo tecnológico en cuanto a las técnicas y a los elementos constructivos, propios de la ingeniería caminera de la época, junto a una legislación, gestión y financiación siempre descuidadas.

Figura IV.28 Camino real de Teror, Gran Canaria



En síntesis, la red de caminos de Gran Canaria es de morfología en escudo y el modelo de comunicaciones se define como el de una Isla grande y realenga, por tanto una red dinámica, y moderadamente funcional.

IV.2.5 La Palma

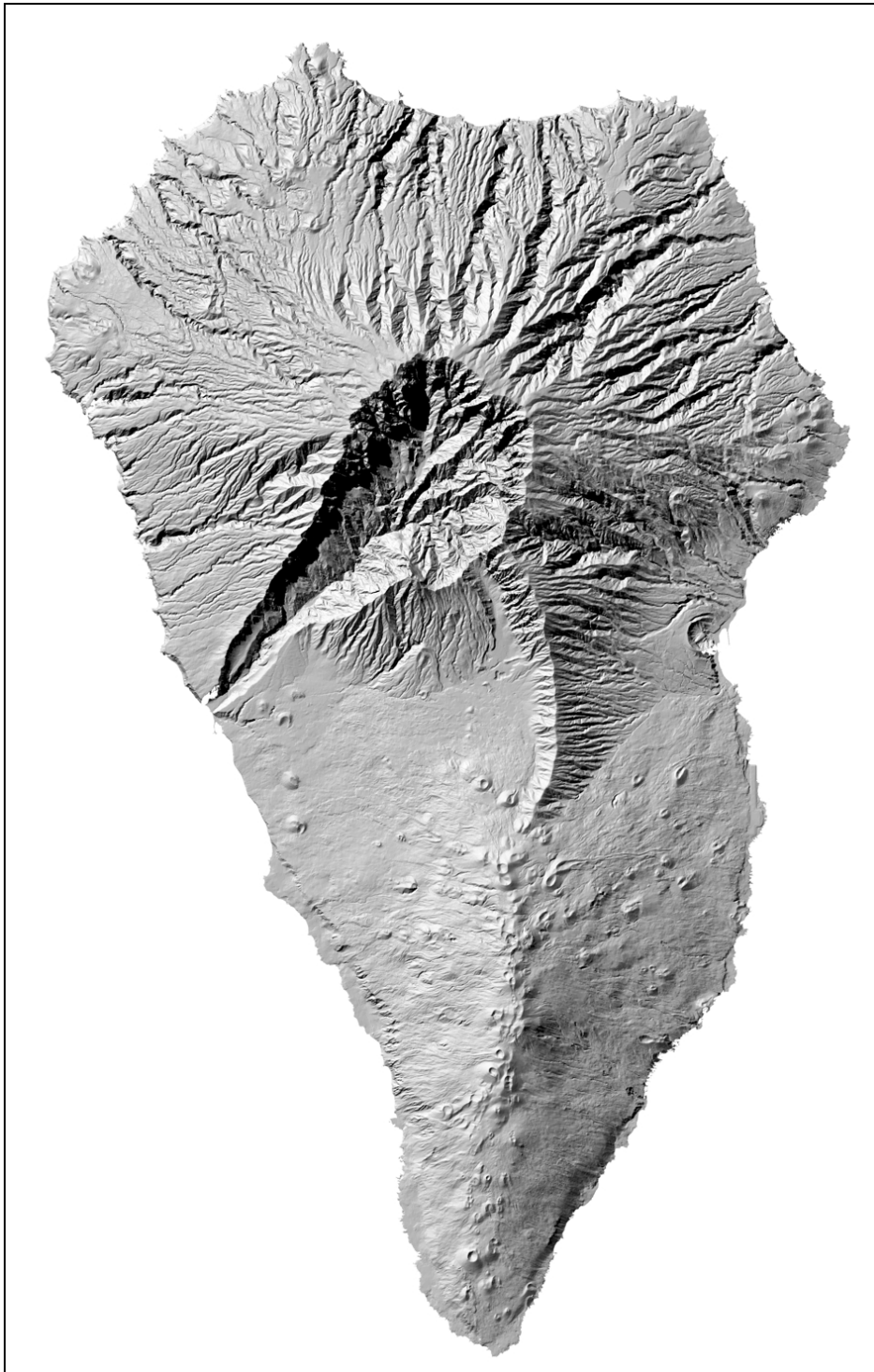
La Palma es una isla de tamaño medio (708 km²), alargada desde el centro hacia el sur, en forma de dorsal, y redondeada del centro hacia el norte, en forma de escudo. Si observamos la isla desde la vertical, destaca el enorme bocado que supone la Caldera de Taburiente. Esta impresionante depresión presenta unas paredes de espectacular verticalidad. La parte más alta de su cabecera coincide con el Roque de los Muchachos, techo de la isla, con sus 2.423 metros sobre el nivel del mar. La caldera se abre paso hacia la costa por el cañón de Las Angustias, una de sus dos puertas de entrada y salida, que como su propio nombre indica, más bien cerraba que abría. Esta enorme depresión siempre fue un espacio vacío de poblamiento, de difícil acceso y circular por ella entrañaba riesgos de consideración²⁴.

En esta isla de edad geológica intermedia se combinan los potentes relieves erosivos con los jóvenes volcanes que tiñen de negro y rojo las verdes laderas de la isla. Esta combinación genera un relieve enormemente accidentado y, como referimos en el capítulo III, la isla de La Palma en términos relativos es la menos llana del Archipiélago. Por ello, al pasear por la isla la mayor parte del tiempo estamos subiendo o bajando. Incluso siendo una isla alta, cumbre, este sector no es más que un filo, no posee al igual que Tenerife y Gran Canaria una meseta central, por lo que desde estas altitudes salen en todas direcciones lomos y rampas que terminan en precipicios escarpados junto al mar. No en vano el 82% de las costas palmeras son acantilados altos. La accesibilidad por

²⁴ *El camino que conduce a ella es uno de los peores que el ser humano pueda imaginar... Pocas personas han sido testigo en su vida de algo igual: se trata de una pendiente en estado puro, de una senda de montaña desprovista de cualquier protección* (Whitford, J., 2003 [1890]:89,91).

mar es por tanto harto dificultosa y son raras las calas o refugios que sirvan, al menos, de embarcaderos.

Figura IV.29 Modelo digital del relieve de La Palma



Los vientos alisios azotan casi constantemente el norte y este insular contrastando dos vertientes singularizadas típicas de las islas más montañosas, las de barlovento y sotavento. Estos vientos aportan abundantes precipitaciones que cargan los barrancos del norte y este de la isla. Esta situación explica el contraste entre un norte y este muy húmedo y el sur y oeste caracterizados por la aridez. Sin embargo, en el sector de Argual y Tzacorte, situado a sotavento, estas desfavorables condiciones climáticas son suplidas por los aportes hídricos que provienen de la Caldera y que tras la conquista se empezaron a explotar.

Esta serie de características físicas juegan un papel relevante en la primera distribución espacial de la población y, por ende, de las actividades económicas en el territorio. A su vez, éstas influyen en el trazado, organización y funcionalidad de la red de comunicaciones terrestres. En este sentido, el clima, en relación directa con la altitud del relieve y la exposición de las vertientes y la evolución y disponibilidad de suelos desarrollados condicionó en un principio la estructuración económica de la isla, al menos hasta que el hombre obtuvo cierto desarrollo con el que pudo vencer parte de dichos obstáculos físicos.

Desde finales del siglo XV, 1494 concretamente, cuando finaliza la conquista, hasta el siglo XIX, se pasó de la isla ganadera aborigen al hambre de tierras, los repartimientos, las roturaciones, la explotación de los bosques, la apropiación del agua y, en definitiva, a una nueva forma de entender y utilizar el espacio que llevó a la isla al circuito del comercio internacional de la época con la introducción y explotación de la caña de azúcar. El aprovechamiento del abundante recurso hídrico generó toda una red de acequias que llevaban asociados los caminos que le servían para realizar el mantenimiento y la gestión de las mismas. Ya desde el siglo XVI se estructuró una potente red de caminos del agua que recorrían grandes distancias para abastecer los ingenios de azúcar y los campos de cultivo. En definitiva los cultivos, la ganadería y la explotación de los recursos silvícolas constituyeron las actividades más importantes tras la conquista y que continuaron siéndolo hasta el XIX. Por ello, los conflictos

inherentes al uso de los recursos entre los agricultores y los pastores fueron importantes, situación que se produjo en todas las islas.

Esta isla realenga era la tercera isla más poblada en el XIX²⁵, tras Tenerife y Gran Canaria, por lo que la densidad poblacional se asemejaba a la de las dos islas mayores, con 44 hab./km². Entre los siglos XV y XIX la población creció continuamente; se multiplicó por cinco en casi trescientos años, pasando de 8.158 habitantes en 1590 a 39.794 en 1887. El poblamiento radicó fundamentalmente en el sector central de la isla, tanto en su vertiente oriental, en las comarcas de Santa Cruz, Las Breñas y Mazo, como en la occidental, las de El Paso, Los Llanos y Tazacorte. En un principio, y en función de la explotación de la caña de azúcar, también se pobló la costa nororiental desde la capital concejil hacia San Andrés y Sauces. En estos lugares se localizaban recursos suficientes y, sobre todo, las pendientes más moderadas de la isla, factor este último de mucha importancia en un espacio en el que la ratio altura-superficie es tan acusada.

Resulta curioso como, a diferencia del resto de las islas de mayor relieve, los asentamientos del norte están poco poblados. No faltan allí el agua y los suelos cultivables, sin embargo, como comprobaremos, el norte siempre estuvo aislado formando parte de los espacios marginales en la estructura territorial insular.

El resto de la población se distribuye fundamentalmente en las medianías de toda la isla, a excepción de la parte sur, desde Cumbre Vieja hasta Fuencaliente, allí las pendientes son bastante altas y la disponibilidad de agua y suelos aptos para la agricultura es muy baja. El sur siempre fue zona ganadera. Se trata de una isla con una posición periférica, alejada de los centros de poder y decisión, y a distancia del resto. Estos factores en cambio no han sido óbice para el desarrollo de una economía de mercado basada en los cultivos de exportación.

²⁵ Según P. de Olive la isla en 1865 cuenta con 31.138 habitantes, el 13,1% del total de Canarias.

La estructura territorial resultante se basaba en comarcas agrícolas y ganaderas donde la unidad primordial era la vega. Ésta se desarrolla formando claros en el bosque sobre las laderas de la dorsal y del escudo norteño. A diferencia de las islas en escudo, Gran Canaria y La Gomera, donde el poblamiento radica en el interior de los grandes valles formados por las cuencas hidrográficas anchas y abiertas, en las islas en dorsal, como es el caso, los barrancos están muy encajados y la población no entra en ellos, sino que se asienta en los interfluvios, lomos y rampas.

El poblamiento, por tanto, se concentra en las zonas medias y moderadamente llanas, que en el caso de La Palma son un permanente balcón al Atlántico, debido a las fuertes pendientes y a las acantiladas costas. En éstas y los sectores altos el asentamiento es casi inapreciable, a excepción por supuesto de la capital insular. Desde el siglo XV hasta el XIX las zonas de pasto y de bosque ocupaban amplios espacios y la competencia con los suelos cultivados fue constante, como ya señalamos anteriormente.

La red de caminos tradicionales de la isla de La Palma se desarrolla formando un variado entramado de caminos agrícolas, ganaderos y forestales. Esta malla resultante sigue un modelo de isla en escudo al norte y de dorsal al centro y sur. Estas vías de comunicación se mantienen estables desde el XV hasta el XIX ya que los senderos seguían el trazado ya utilizado por los aborígenes. Los lomos y laderas de barranco acogen los caminos de costa a cumbre que, a través de un complejo sistema natural de degolladas, comunican entre sí las distintas vertientes. La red sigue el esquema núcleo agrícola principal-comarca-puerto. La tortuosa orografía hacía que los senderos fueran casi todos de herradura, de entre 3 y 4 metros, zigzagueantes y muchas veces peligrosos²⁶. Con vías de estas características es más fácil confiarse al caminar de las bestias que a las piernas de uno mismo y los burros fueron los más utilizados. En general el estado de los senderos no era bueno. El profesor Hernández Luis (1993:153-154) señala en relación a esta cuestión: *los caminos*

²⁶ Viejo, escabroso, execrable, son algunos de los adjetivos con los que Whitford (2003 [1890]) califica a los caminos de la isla. No se queda atrás en sus opinión el Dr. Verneau (1987 [1884-1888]:257) que los define como horribles.

en los municipios meridionales estaban en un estado de conservación satisfactorio en comparación con los del espacio Norte. carente además de carreteras. Las causas de la mala conservación de los caminos interiores pudo deberse a varios factores, a saber:- mayor peso económico y demográfico de la comarca Sur, la cual comprendía en 1887 el 66 por ciento de la población de hecho, frente al 33 correspondiente al arco Norte desde Puntallana a Tijarafe ambos inclusive; - frecuentes enlaces marítimos del Norte con los restantes embarcaderos -en términos relativos-, a pesar de que el estado de la mar en este sector fue constantemente un handicap para las normales relaciones con el exterior; - falta de liquidez en unos municipios donde la relación habitante/superficie y habitante/longitud de los caminos les era desfavorable.

El *Itinerario descriptivo militar de España* de 1866²⁷ ofrece, como se observa en la figura IV.30, la descripción de cuatro rutas que dibujan la silueta costera de la isla junto a dos senderos centrales. Se articula una red uniendo Santa Cruz de La Palma con Tazacorte por el norte, el sur y por el centro. Además Santa Cruz con El Paso por Cumbre Vieja. En este caso las rutas propuestas coinciden con las vías más importantes de la isla ya que, al seguir los pasos naturales, son las que estratégicamente ponen en comunicación las entidades de mayor rango por el trayecto más corto, que es el interés de los autores de este *Itinerario*. Se unen por tanto los asentamientos principales de los cuatro puntos cardinales, desde la capital y puerto hasta las comarcas agrícolas de mayor importancia. La cumbre central asume su papel de encrucijada de caminos que articula el paso desde unas cuencas a otras.

El *Boletín Oficial de la Provincia de Canarias* del día 1 de mayo de 1868 completa aún más la información oficial sobre caminos, aportando datos correspondientes a los caminos vecinales de la isla por municipios. Se relacionan un total de 40 que suponen 292,6 kilómetros de longitud total de la red²⁸, el 11,2% del total del Archipiélago. El mapa de senderos oficiales resultante, figura

²⁷ Tomo VIII, Islas Baleares y Canarias, de la página 97 a la 102. Los datos se transcriben en el Documento 5 del Anexo.

²⁸ Los datos se transcriben en el Documento 6 del Anexo.

Figura IV.30 Caminos de La Palma según el Itinerario... de 1866



Figura IV.31 Caminos de La Palma según el B. O. de la Provincia de Canarias de 1868



IV.31, se convierte en una malla que responde a la lógica orográfica de la isla, dibujándose un entramado radial en el norte que, desde la cumbre, irradia vías hacia la costa y otro en espina de pez en el centro y sur. Estas dos unidades se circunvalan con un camino periférico que une los pueblos de la isla a la altura de las medianías.

En el siglo XIX La Palma cuenta con una red de senderos más densa en las vertientes norte y centro y más abierta en el sur. En esta centuria la isla cuenta con un camino de primer orden que une la capital y puerto principal de la isla, Santa Cruz de La Palma con Tazacorte. Este eje se consolida desde los inicios de la conquista y une los asentamientos y vegas agrícolas del centro este y oeste de la isla. El cultivo de la caña de azúcar se introdujo en la isla y su producción y exportación determinó la apertura o consolidación de los primeros senderos. Los caminos se ponen al servicio del ingenio. Durante los siglos XVII y XVIII se fueron consolidando las grandes vegas agrícolas.

Esta vía primaria es un camino de banda a banda atravesando la dorsal y por tanto el monte verde. Las vertientes que une el sendero constituyen el espacio lleno, el polígono territorial más importante de la isla, en él se concentra el 80% de la población, que tiene como nodos principales la propia capital, Tazacorte, Los Llanos, El Paso, Las Manchas, Breña Alta y Baja y Mazo. Estas cabeceras comarcales se rodean de un grupo de caseríos que densifican la ocupación territorial. Si observamos el mapa, figura IV.32, el camino de primer orden y su disposición casi perfecta este-oeste parece que sostiene, a modo de cinturón, el entramado caminero de la isla.

Los caminos de segundo orden en realidad los podemos reducir a uno. Si unimos los diferentes tramos obtenemos un camino tipo arco de circunvalación periférico típico de las islas en dorsal. Saliendo de Santa Cruz por el norte une los núcleos agrícolas de Puntallana, San Andrés y Saucos, Barlovento y Garafía siempre siguiendo una cota de medianías. Las costas de esta parte de la isla son muy altas salvo escasas excepciones y el camino se traza muy cerca del litoral pero está a notable altura. Desde Garafía se dirige por la vertiente occidental

hacia el sur a través de Tijarafe, Punta Gorda, Tazacorte y Los Llanos hasta Fuencaliente en su vértice más meridional. Desde aquí se une con Mazo y las Breñas para unirse con el camino de primer orden que baja a Santa Cruz cerrando así el anillo insular. Este tipo de recorridos desde el punto de vista de la estructura territorial resultan de vital importancia aunque gran parte de su funcionalidad se pierde al tener que atravesar constantemente los estrechos y abismales barrancos, *que no se les ve el fin* como decía Viera²⁹, que desde las cumbres se precipitan al mar en veloz y corta carrera, sobre todo en el norte de la isla.

La red se completa con los caminos de tercer orden constituidos por multitud de pequeñas sendas y veredas casi siempre al servicio de la explotación ganadera y forestal del territorio. Esta densa malla de senderos se concentra fundamentalmente en los lomos y rampas del oeste y sur insular. De entre ellas se sale de la norma la que desde El Time, al oeste, bordea toda la parte occidental de la Caldera de Taburiente, subiendo hasta los más de 2.000 metros de la cumbre de la isla. Desde allí y ahora siguiendo la línea de cumbre de la parte oriental de la caldera para continuar por la cresta de las dorsales de Cumbre Nueva y Cumbre Vieja, finalizaba en el extremo más meridional de la isla. Este camino, que ya hemos definido como de cresta, fue utilizado fundamentalmente por los pastores y sus ganados en sus desplazamientos³⁰.

Esta red de caminos terrestre se apoyaba en una red de pequeños embarcaderos y puertos los cuales *gozaron de una época de esplendor hasta que las carreteras irrumpieron* (Hernández, J.Á., 1993:142). En cualquier caso, la morfología acantilada de las costas no favorece la localización de aquellas infraestructuras. Los embarcaderos de la costa norte y este expuesta a los alisios, mar de norte, a excepción del puerto de Santa Cruz, estaban inoperativos la mayor parte del año. Destacan los de Santo Domingo, La Fajana, Puerto Viejo y Don Pedro en Garafía; Gallegos y Talavera en Barlovento; Puerto Espíndola en

²⁹ Citado por Hernández Luis, J.Á., (1993:150).

³⁰ Las cumbres solamente las frecuentan los pastores (Verneau, R.,1987 [1884-1888]:255).

San Andrés y Sauces; Puerto del Trigo y de la Paja en Puntallana y el puerto de San Simón en Mazo. Sin embargo, los de sotavento, mar de las calmas, tenían menos inconvenientes pero igualmente resultaron ser poco operativos. Por esta banda destacan el de Tzacorte y Puerto Naos³¹. En definitiva el tráfico de cabotaje insular se desarrolló debido al mal estado de la red de caminos pero no contribuyó a garantizar un transporte de mercancías estable, por lo tanto era poco funcional. Es el puerto de la capital el que mejores condiciones poseía y como en el resto de las islas siempre fue el centro de gravedad donde convergía toda la red de caminos.

Con el primer tramo de la carretera de Santa Cruz de La Palma y el cruce de La Concepción en 1879 comienza la construcción de carreteras en la isla³². Pero, como en el resto de las islas, las carreteras no se generalizaron hasta bien entrado el siglo XX. Incluso en la actualidad, el relieve palmero se presenta en algunos sectores infranqueable al buen hacer de los ingenieros, aunque en los últimos años se ha mejorado la comunicación con la construcción del nuevo túnel que atraviesa la dorsal y comunica Santa Cruz con El Paso, y con el impresionante puente de Los Sauces. Con estas nuevas infraestructuras viarias convive aún hoy una de las mejores redes de caminos que se conservan en el Archipiélago, y que está en su mayor parte puesta al servicio de los senderistas con un estado de conservación envidiable. Los viejos caminos enseñan de nuevo los impresionantes paisajes de la *isla bonita*.

³¹ Hernández Luis, J.Á. recoge 42 embarcaderos principales para la isla a finales del siglo XIX (Hernández, J.Á., 1993:146).

³² El proceso de formación de la red viaria de La Palma lo estudia y analiza en profundidad el Dr. J.Á. Hernández Luis (1993) en su Tesis Doctoral. Este magnífico estudio es el único que a este nivel se ha realizado en las islas por lo que queda como asignatura pendiente desarrollar este tema a nivel regional.

Figura IV.32 Red de caminos de La Palma en el siglo XIX



En resumen, la red caminera de La Palma es de morfología en dorsal y el modelo de comunicaciones terrestres se define como el de isla grande y realenga, aunque a diferencia de Tenerife y Gran Canaria, la red se mantiene

estable en el tiempo y su funcionalidad es moderada, debido sobre todo al penoso estado de la misma.

Figura IV.33 Camino en El Pinar, La Palma, 1890-1895

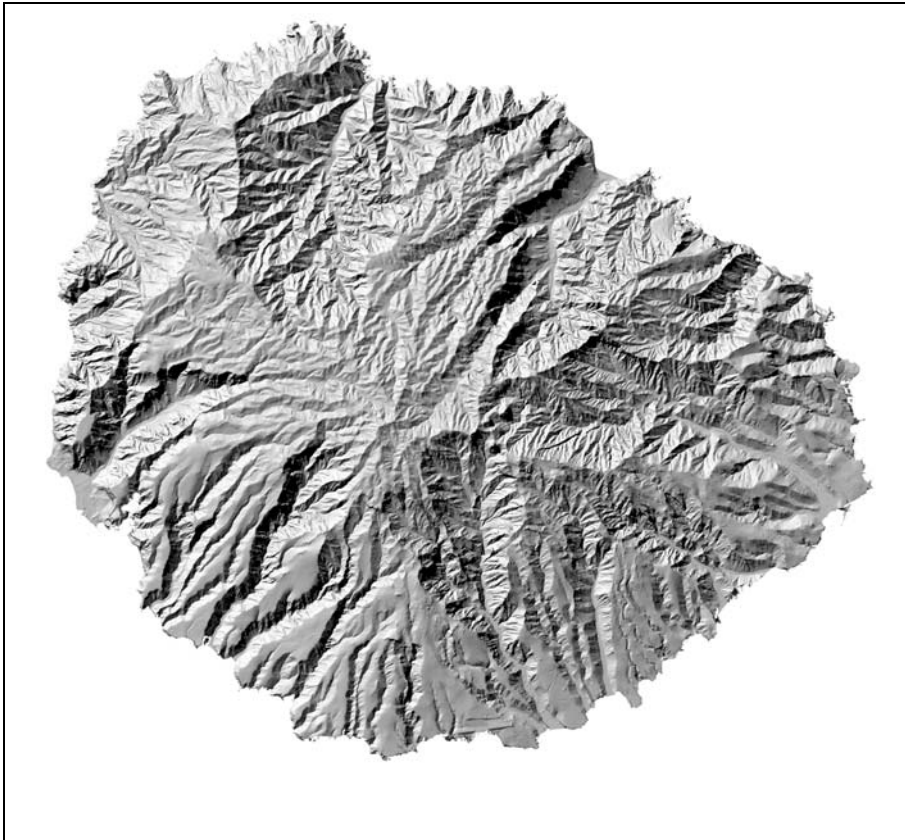


Fondo FEDAC.

IV.2.6 La Gomera

La Gomera es una isla pequeña (370 km²) y redonda en forma de escudo. La casi ausencia de conos volcánicos y malpaíses denota un largo periodo de ausencia eruptiva durante el cual la erosión diferencial ha labrado un relieve enormemente accidentado³³ con la presencia de grandes y profundos barrancos³⁴ que parten de la meseta central de la isla, donde se localiza la altitud máxima, 1.484 metros en el Alto de Garajonay, hasta los acantilados costeros. Las playas accesibles al desembarco son escasas y se limitan a las desembocaduras de los barrancos más importantes.

Figura IV.34 Modelo digital del relieve de La Gomera



³³ *Una isla reñida con el vértigo*, al comentar las claves del devenir histórico de la sociedad gomera y su organización espacial E. Villalba (1993:943) define a la isla colombina con esta acertada expresión.

³⁴ Entre la intrincada red de barrancos de la isla destacan por su longitud y amplitud los cuencas de los de San Sebastián, al este, Hermigua y Vallehermoso al norte, Valle Gran Rey al oeste y el conjunto Benchijigua y Santiago al sureste.

Los vientos alisios cubren la meseta central, casi constantemente, con una nube que se sitúa entre los 500 y 1.500 metros de altura y aportan la humedad suficiente para que se produzca su condensación al contacto con las hojas de las formaciones boscosas del monteverde, generando unos aportes hídricos significativos que irrigan los barrancos del norte de la isla. Esta situación, que detallamos a grandes rasgos, explica las diferencias entre un norte muy húmedo y un este y sur caracterizados por la aridez.

Desde 1440, cuando se culmina la conquista, hasta el siglo XIX, han dejado su huella en el paisaje gomero los aborígenes, el régimen señorial y la sociedad agraria tradicional. *De los aborígenes hemos heredado una naturaleza que casi no modificaron. La sociedad señorial organizó el territorio en función de captar para un minoría, los pocos excedentes que permitían los escasos recursos de la isla. Este fue el caso de las plantaciones de caña instaladas en el fondo de los valles húmedos durante los dos primeros siglos de régimen señorial. La fuerte presión demográfica obligó a aumentar los recursos disponibles hasta llegar a convertir las fuertes laderas de la isla en auténticas escaleras de gigantes* (Villalba, E., 1993:941-942).

La población de la isla, siempre escasa en comparación con el resto del Archipiélago³⁵, entre los siglos XV y XIX se asentó fundamentalmente en los valles húmedos de Hermigua-Agulo, Vallehermoso y Valle Gran Rey, donde había disponibilidad de agua y eran abundantes los suelos cultivables. También el valle en torno a la Villa, San Sebastián, se ocupó intensamente, aquí debido al efecto de la capitalidad y a la presencia del puerto. El resto de la población se distribuye fundamentalmente en las medianías de toda la isla, hasta los aledaños inferiores del bosque, configurando un paisaje de pequeños y diseminados caseríos agrícolas. La isla desde el punto de vista de la centralidad tuvo siempre una posición periférica, alejada de los centros de poder y decisión, aunque su proximidad a la isla mayor de Tenerife contribuyó sobre todo a un intercambio

³⁵ Según P. de Olive la isla en 1865 cuenta con 11.360 habitantes, el 4,8% del total de Canarias.

más o menos constante de mercancías que favoreció, si no un desarrollo equilibrado, sí al menos un abastecimiento regular.

Se conforma así una estructura territorial basada en comarcas agrícolas y ganaderas donde la unidad básica es la cuenca hidrográfica. Ésta se desarrolla formando grandes valles en U con abundante agua y suelos fértiles en las laderas y fondos de barranco. El poblamiento se concentra en las zonas medias y llanas mientras que en la costa y sectores altos el asentamiento es disperso. El mar y el bosque ofrecían recursos complementarios a una economía basada en dos pilares, una agricultura tradicional de consumo interno y una especialización ganadera que, cuando producía excedentes, se exportaban a Tenerife. Desde el siglo XV hasta el XIX, las zonas de pasto competían con las de cultivo en detrimento de las primeras, sin embargo, se mantuvieron en el territorio amplios sectores ganaderos como por ejemplo en los pagos de Arasadode, Chejeré y Montoro. En cualquier caso, los ganados se trasladaban a lo largo del año de unos sectores a otros de la isla en busca de pastos, configurando una red de cañadas que iban desde las medianías a las cumbres. El bosque gomero también se explotó incluso exportando maderas a las islas mayores.

En función de estas características se desarrolla en La Gomera un entramado de caminos agrícolas, ganaderos y forestales sobre el trazado de las principales rutas aborígenes que llegan hasta el siglo XIX sin apenas cambios. Los lomos y fondos de barranco acogen los caminos de costa a cumbre que en esta última, y a través de imponentes degolladas, se comunican entre sí. Funcionalmente la red sigue el esquema núcleo agrícola principal-comarca-puerto. La abrupta topografía hacía que los senderos fueran casi todos de herradura, por tanto, estrechos, de entre 2 y 3 metros, sinuosos y peligrosos³⁶. Los burros fueron las bestias que mejor se adaptaron a las condiciones físicas del territorio y eran pieza indispensable en el desarrollo de la arriería insular³⁷.

³⁶ *Las carreteras no están habilitadas para los carros. La comunicación se establece por medio de mulas y de caballos a través de los caminos reales, que cuando llueve son muy resbaladizos* (Samler Brown, A., 2000 [1889]:399).

³⁷ *Llegado a la cima, uno se pregunta cómo se va a franquear el barranco que se encuentra al pie de esta muralla. La sola vista de este precipicio da vértigo. Es bueno recordar el consejo que los canarios dan a los extranjeros: «Cuando traten de franquear un mal paso es mejor confiarse a las patas de una bestia que a las piernas de ustedes.» En efecto,*

Las fuertes pendientes y las lluvias obligaban a un continuo mantenimiento del empedrado y de las canalizaciones, lo cual no paliaba en demasía el mal estado que en general los caracterizaba³⁸.

Los primeros datos oficiales sobre los caminos los proporciona el *Itinerario descriptivo militar de España* de 1866³⁹ que, como se observa en la figura IV.35, y siguiendo una lógica defensiva describen dos rutas que dibujan una cruz en el interior del círculo que forma la costa insular. No son las vías más importantes de la isla pero sí las que estratégicamente ponen en comunicación las entidades de mayor rango por el trayecto más corto, aunque no más cómodo. Se unen por tanto los asentamientos principales de los cuatro puntos cardinales, desde la capital y puerto hasta las comarcas agrícolas de mayor importancia. La cumbre central asume su papel de encrucijada de caminos que articula el paso desde unas cuencas a otras.

Otra fuente de información es el *Boletín Oficial de la Provincia de Canarias* que durante los días 4 y 6 de mayo de 1868 publica los datos correspondientes a los caminos vecinales de la isla por municipios. Se relacionan un total de 26, que suponen 201,2 kilómetros de longitud total de la red⁴⁰, el 7,3% del total del Archipiélago. El mapa de senderos oficiales resultante se convierte en una malla que responde a la lógica orográfica de la isla, dibujándose un entramado radial en el que desde la cumbre, en el centro, se irradian vías hacia la costa.

Obviamente la red de caminos de la isla estaba compuesta por muchos más que los que señalan las fuentes oficiales. Como se puede apreciar en la figura IV.36, en el siglo XIX La Gomera cuenta con una amplia red de senderos, más

los caballos de La Gomera descienden sin tropiezos por el terrible sendero que bordea esta muralla. El instinto de conservación les hace tomar toda clase de precauciones. Sea cual sea la confianza que se tenga en la montura, uno se siente liberado de un gran peso cuando se llega sano y salvo al fondo del precipicio. Sólo quedan por franquear algunas montañas, que parecen pequeñas colinas, para llegar a Valle Gran Rey (Verneau, R., 1987 [1884-1888]:243).

³⁸ *De regreso a San Sebastián, el escritor observó que el barranco, cubierto unas dos millas por un amasijo para nada alentador de casas destrozadas, había crecido y era más ancho debido a la acción de las recientes lluvias. Por entonces, el mulero lo había abandonado y se había ido a visitar a su familia, por lo que el autor se encontraba en la tesitura de escoger el lugar correcto para cruzar el barranco: aquél donde la profundidad del lodo fuese menor; pero la mixtura de barro y rocas, grandes y pequeñas, hacían que el fondo fuese desigual e imperceptible. Parecía que la mejor opción era dejar que la mula eligiese su propia ruta. Y así lo hizo, de un modo digno de elogio: con singular sagacidad escogió el camino más seguro tanto al cruzar como al ascender, o al descender según lo requería la ocasión* (Whitford, J., 2003 [1890]:116).

³⁹ Tomo VIII, Islas Baleares y Canarias, de la página 103 a la 104. Los datos se transcriben en el Documento 7 del Anexo.

⁴⁰ Los datos se transcriben en el Documento 8 del Anexo.

densa en las vertientes norte y noreste y más abierta en el sur y oeste. A primera vista, del mapa parece desprenderse la idea de que la isla estaba homogéneamente comunicada, pero la realidad era otra bien diferente. Al jerarquizar la red observamos cómo la aparente cohesión territorial no es tal, definiéndose una estructura de comunicaciones desequilibrada y pobre, tal y como puede observar en la figura IV.37.

A finales del siglo XIX la isla cuenta con un camino de primer orden que une la Villa con Vallehermoso. Este eje se consolida desde los inicios de la Conquista y une los valles septentrionales que son los que poseen los mejores recursos naturales de la isla. Aquellos valles donde se implantó en un principio el cultivo de la caña de azúcar, se fueron consolidando como las grandes vegas agrícolas. Los vértices que une son la Villa con Hermigua⁴¹ a través del valle de San Sebastián por El Atajo. Continúa luego hacia Agulo y por la Cruz de Tierno y Garabato hasta Vallehermoso⁴². Con esta vía se articula el polígono territorial más importante de la isla, en él se concentra el 84% de la población, constituye el espacio lleno⁴³. Las cabeceras comarcales se complementan con un nutrido grupo de entidades locales y caseríos que densifican la ocupación territorial.

⁴¹ *Desde este punto [degollada entre las cuencas de San Sebastián y Hermigua] hasta el comienzo del Valle de Hermigua, el camino se vuelve tan endiabladamente pronunciado que resulta más prudente desmontar y continuar a pie. Como ocurre en otras islas, los materiales necesarios para convertir estos abruptos senderos en otros más transitables se hallan en el propio lugar, sobre el terreno, en las narices de las personas que los cruzan a diario, pero desde que los guanches fueron reducidos por los españoles, no han conocido mejora alguna* (Whitford, J., 2003 [1890]:109).

⁴² *A un ritmo pausado, se tarda seis horas y media en recorrer el trayecto que separa Hermigua de Valle Hermoso (el cura de Hermigua, un hombre joven, emplea tres horas para tal efecto y lo mismo, en ir de Hermigua a San Sebastián; pero claro, él conoce el paisaje tan bien que no hace ningún alto para admirarlo). Dos millas en una hora por estas abruptas montañas es un trabajo bastante bueno para cualquier animal de carga. Si las fuerzas se lo permiten, es mucho más entretenido ir a pie, y se va más rápido* (Whitford, J., 2003 [1890]:116).

⁴³ *Los parajes más bellos en Gomera reposan en la vertiente septentrional y occidental de la isla, pero el acceso a ellos por mar, desde el puerto de San Sebastián, el único en condiciones que aquí existe, entraña una enorme dificultad (el autor confía en que esa dificultad sea pronto solventada). La desviación que conduce a esos enclaves está más allá de las montañas que arropan el valle, donde los caminos se encuentran en pésimas condiciones: demasiado escabrosos y pronunciados. Únicamente es posible atravesarlos a pie, por mero entretenimiento, o a lomos de una mula, por lujo; y sólo las personas activas* (Whitford, J., 2003 [1890]:103).

Figura IV.35 Caminos de La Gomera según el Itinerario... de 1866

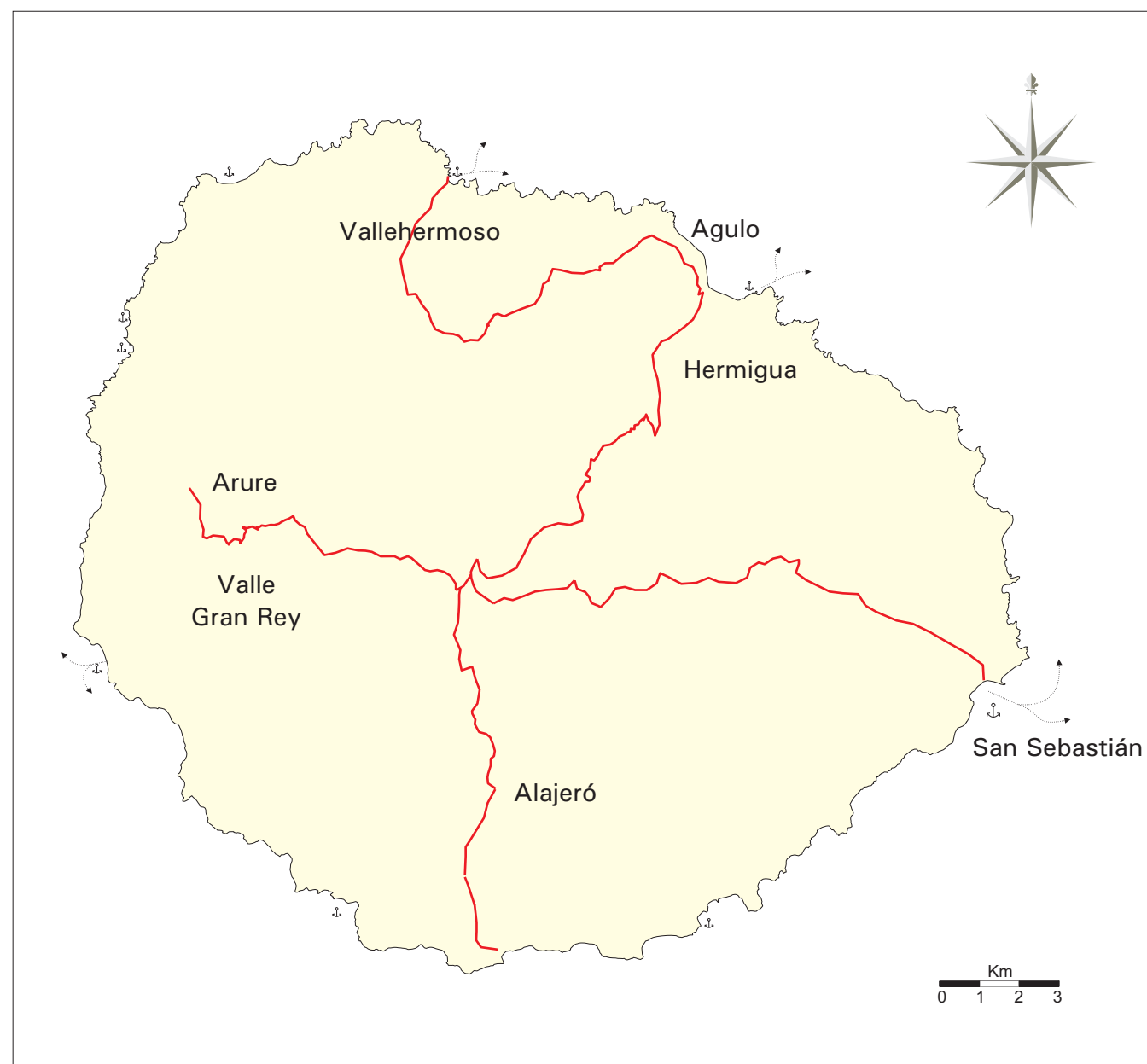


Figura IV.36 Caminos de La Gomera según el B. O. de la Provincia de Canarias de 1868

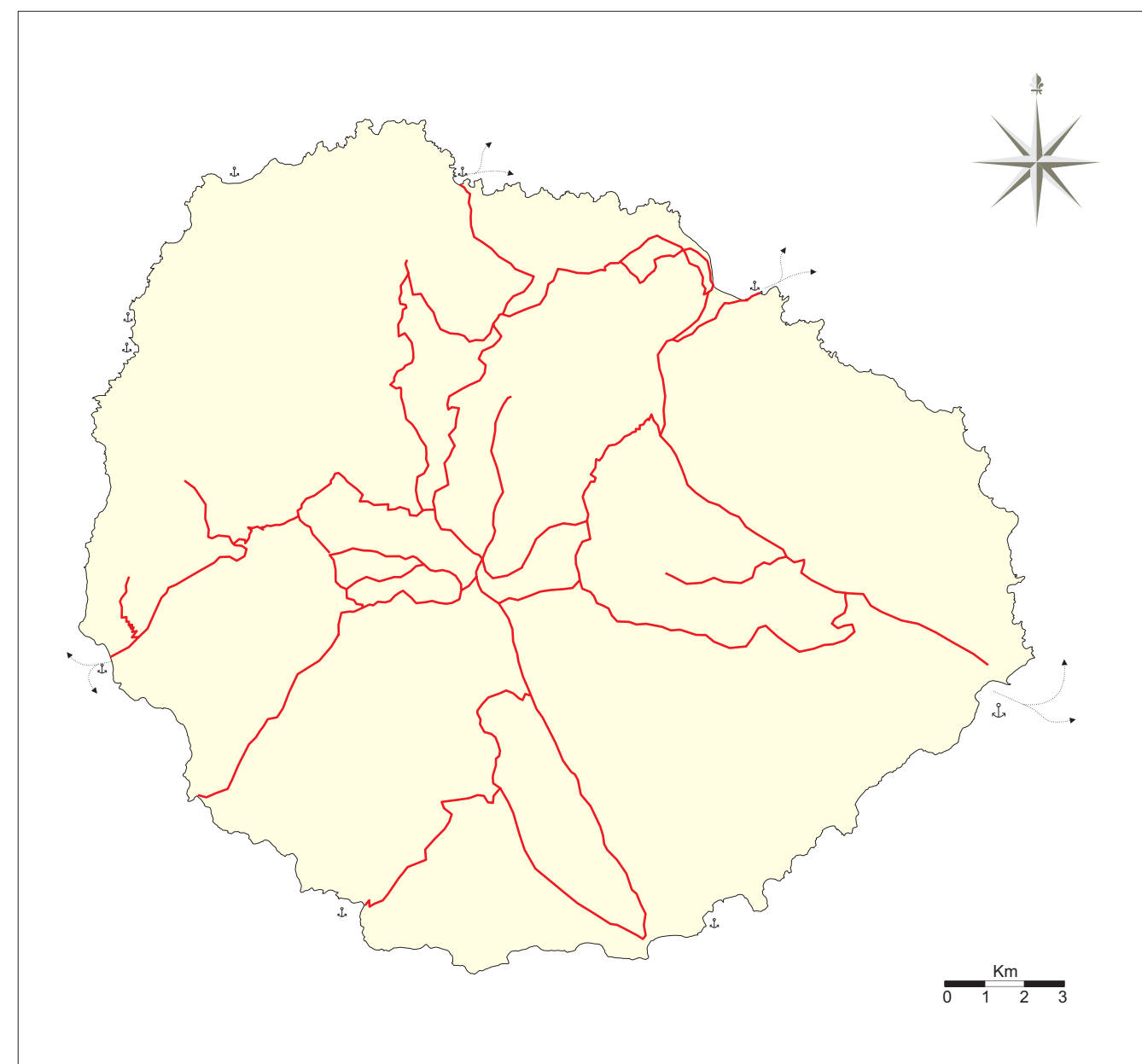
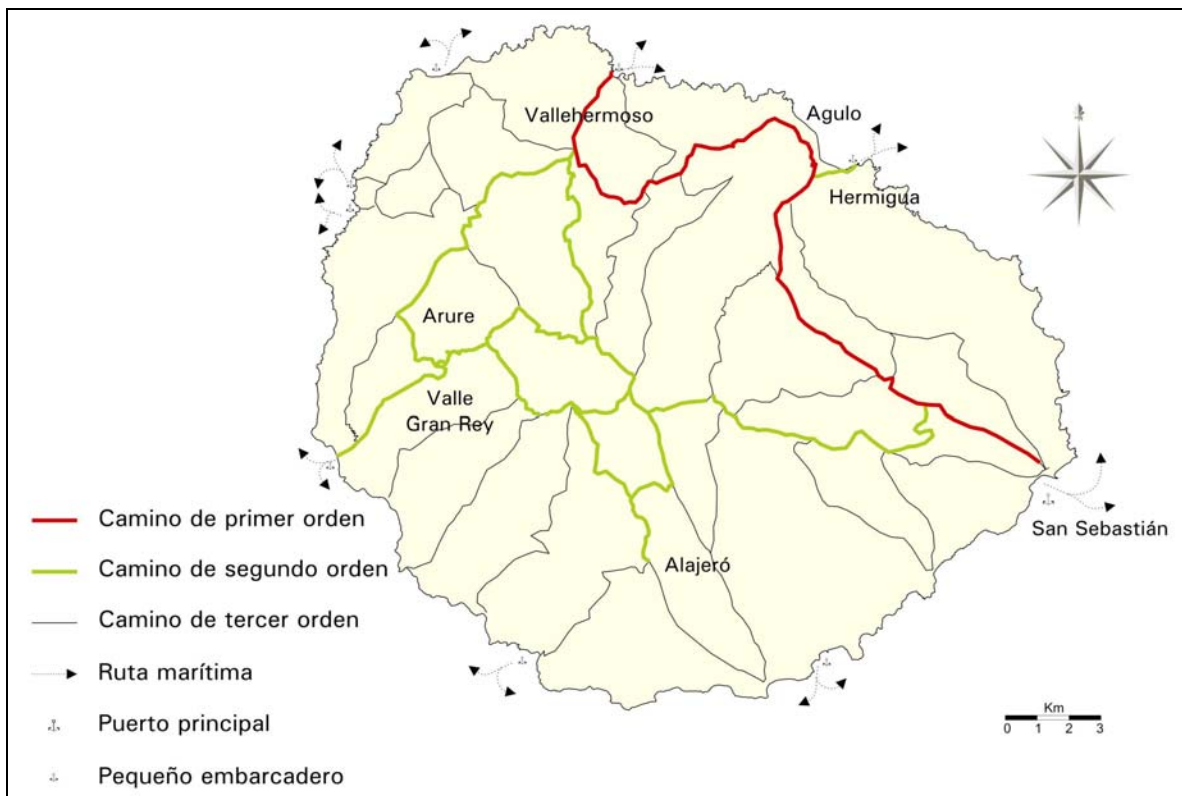


Figura IV.37 Red de caminos de La Gomera en el siglo XIX



Los caminos de segundo orden se localizan en la parte central de la isla o cumbres, y al oeste y sur insular. Son los caminos de mar a cumbre principales. El Alto de Garajonay, Cabeza de Toro y Laguna Grande se convierten en puntos de encuentro obligado por la cumbre central y organizan la comunicación entre las distintas cuencas del norte y del sur. Estas encrucijadas de caminos responden a los pasos naturales que siempre se utilizaron. Los caminos secundarios son:

- el que comunica Vallehermoso con Valle Gran Rey a través de Arure y El Cercado, finalizando en La Calera.
- el que comunica Valle Gran Rey por las medianías altas con Alajeró desde Las Hayas, pasando por Chipude y Erque.

- el que enlaza Vallehermoso con el valle de San Sebastián a la altura de El Escobonal, cruzando la cumbre y bajando por Las Nieves.

- completan esta estructura de caminos de segundo orden los que desde la anterior vía enlazan al oeste con Las Hayas y al sur con Erque y Alajeró.

En este sector de la isla la población sólo supone el 16% del total insular y se concentra en torno a la cuenca de Valle Gran Rey; predominan las entidades locales y a diferencia del norte, el poblamiento es disperso, abriendo el territorio a grandes espacios alomados que descienden rápidamente desde la cumbre hasta la acantilada costa. Es el espacio vacío.

La red se completa con los caminos de tercer orden constituidos por multitud de pequeñas sendas y veredas casi siempre al servicio de la explotación ganadera y forestal del territorio. Articulan lo que hemos venido a denominar genéricamente en las distintas unidades insulares "*la otra isla*", son los espacios vacíos que no disponen de elevados recursos. Esta densa malla de senderos se concentra fundamentalmente en los lomos y rampas del oeste y sur insular.

No hay camino de circunvalación insular o anillo circular. La configuración topográfica hace que los caminos paralelos a la costa constituyan verdaderos *rompepiernas*, al ser constante la oposición barranco-lomo, lo que evidentemente le resta continuidad a los senderos y prácticamente imposibilita un recorrido costero estable.

Las inaccesibles costas gomeras dejan poco margen a la localización de buenos puertos y embarcaderos. Estas infraestructuras completan la red de comunicaciones abriendo la isla a los caminos del mar. Es el puerto de la Villa el que mejores condiciones poseía, fue y es puerta de entrada y salida de personas y mercancías. La isla no cambia de capitalidad y el puerto siempre fue el centro de gravedad donde convergía toda la red de caminos. Otros pequeños embarcaderos se desarrollan en la costa al servicio de las comarcas agrícolas de Hermigua, Vallehermoso y Valle Gran Rey.

La construcción de las carreteras empezó en las primeras décadas del siglo XX con las obras de enlace de la capital con Vallehermoso, el eje de comunicación histórico más importante de la isla, esta unión no se culminó hasta 1949, pero no será hasta los años setenta del mismo siglo cuando las carreteras unan los principales núcleos de población. Estos datos son ejemplo del difícil y lento proceso que supuso mejorar la articulación territorial de la isla y de cómo los caminos no perdieron funcionalidad hasta hace apenas 35 años.

Figura IV.38 Camino en Hermigua, La Gomera, 1890-1895



Fondo FEDAC.

En resumen, la red caminera de La Gomera es de morfología en escudo y el modelo de comunicaciones terrestres se define como el de una Isla pequeña y señorial, es decir una red estable en el tiempo, poco desarrollada y escasamente funcional.

IV.2.7 El Hierro

La configuración de la red de caminos en la isla de El Hierro siempre estuvo fuertemente influenciada por las características del medio físico. Son muy importantes la propia conformación insular, la juventud de sus materiales geológicos, el elevado gradiente altitudinal de la isla, lo que junto a su escasa superficie determina unas elevadas pendientes, y la configuración de sus costas.

El relieve herreño se caracteriza por la oposición ladera-llano, que determina la configuración de la red de comunicaciones terrestres. Básicamente, facilita las comunicaciones paralelas a las cotas de medianías y cumbres, limita las paralelas a una costa muy escarpada y las longitudinales costa-cumbre. Todo ello, junto con las fuertes pendientes, define un territorio muy compartimentado, de fuertes contrastes y de una gran diversidad de formas. Se dibuja, por tanto, un esquema que diferencia dos comportamientos, uno anular en el norte, y otro longitudinal en el sur y oeste, zonas en las que la meseta central y las cumbres funcionan como encrucijadas.

Por otra parte, los recursos naturales supusieron la base sobre la que se modeló el paisaje antrópico. En El Hierro los recursos más importantes, agua y suelos, se localizaban, fundamentalmente, en los sectores de las medianías del norte, en íntima correspondencia con las vegas agrícolas y con la meseta, mientras que los recursos medios se asociaban a las áreas de cumbres, y los recursos bajos a las zonas de costa. Ello determina que en los sectores medios de la isla, vinculados a las comarcas de recursos altos, la malla de caminos se densificase mientras que en el resto las vías eran menos numerosas y de menor importancia. En cuanto a la población, su evolución y distribución, así como los patrones de asentamiento, su jerarquía y clases, determinaron también la mayor o menor importancia de las líneas de comunicación entre entidades. El desarrollo de las comunicaciones terrestres estaba asociado, por tanto, a las áreas más pobladas.

Como en todas las islas la historia caminera herreña comienza con los caminos preeuropeos. Fuertemente condicionada por la agreste orografía la red aborígen se dibuja como un esquema de comunicaciones cerrado, basado en la dominancia de los centros principales del nordeste, que encuentran en la propia medianía diversos núcleos secundarios que les facilitan la comunicación con aquellas zonas dotadas de recursos en los que ellos son deficitarios, y del espacio suficiente que el sistema necesita para su mantenimiento y desarrollo. Las comunicaciones terrestres, que abarcaban casi toda la isla, se adaptaban a los pasos naturales de acceso desde las medianías del norte al interior, a las cumbres y a las costas.

La red de comunicaciones terrestres tras la conquista se transformó y, aunque muchos de los caminos fueron reutilizados, se abrieron nuevos senderos y cambió, sustancialmente, tanto la morfología como la funcionalidad de la red, que se adaptó a un nuevo sistema de explotación territorial. La mayor parte de la isla se dedicó a la actividad pastoril mientras que se habilitaron nuevas vegas para el cultivo al norte. Sin embargo, no pudo desarrollarse un modelo de explotación agraria dirigido hacia la comercialización de productos en el exterior, dado que El Hierro no presentaba las necesarias condiciones para el cultivo del azúcar.

Valverde, la capital insular, se convirtió en el punto sobre el que se rearticuló la estructura de asentamientos. Junto a la Villa se desarrolló una nueva red de núcleos, de carácter secundario, en la comarca de Barlovento y, en menor medida, en Asofa. Esta transformación generó una malla de caminos que articulaban el sector más poblado de la isla, el nordeste. Desde ellos partían los caminos secundarios que comunicaban estos puntos con el interior y con los sectores de montaña. Por último, cerraba la red una multitud de sendas y senderos, unos reutilizados y otros de nueva factura, que enlazaban los caminos principales con el resto de las zonas de la isla. Esta trama caminera no se complementaba con una red desarrollada de puertos y embarcaderos, ya que las

comunicaciones marítimas desempeñaron un papel secundario en un esquema que respondía a una dinámica regida por factores económicos internos.

Durante los siglos XVII y XVIII la red de asentamientos creció y se consolidó, especialmente hacia El Pinar y El Golfo. Del mismo modo, la red de caminos se reforzó y sentó las bases de la estructuración definitiva del siglo posterior. La intensificación de la agricultura, el aumento de la población y el consiguiente aumento de los caseríos contribuyeron a ello. En el nuevo esquema, la red mantuvo los mismos ejes históricos que estructuraron las comunicaciones en la etapa anterior. Valverde siguió actuando como foco desde donde partían los caminos más importantes y, al mismo tiempo, adquirieron mayor relevancia los caminos secundarios, ya que fueron usados, en su mayoría, como vías de penetración hacia las nuevas tierras del sur y del valle de El Golfo.

Para la isla de El Hierro, el siglo XIX supone una cierta continuidad en la situación de atraso económico en que estaba sumida desde su Conquista en el siglo XV. La escasez de recursos que proporcionaba el territorio insular, en virtud del escaso nivel de evolución tecnológica y, más específicamente, en relación con las actividades económicamente más rentables, las de una agricultura intensiva y especulativa, fue un factor determinante para que los Señores, sus propietarios, desatendieran su desarrollo.

La isla no sólo sufrió un proceso de aislamiento respecto al resto del Archipiélago, sino también entre algunas poblaciones del propio territorio insular. Se constata la bien patente escasez del comercio interior. La población es eminentemente rural, por tanto, tiende al autoabastecimiento, y el hábitat mantiene su tendencia a la dispersión. El modelo de comunidades rurales se caracteriza por la autosuficiencia agroganadera.

La red de comunicaciones destaca por su escaso desarrollo, por la estabilidad en cuanto al trazado, por su vocación interior y por la baja capacidad de respuesta a las necesidades económicas y sociales. Se trata de una red frágil, de caminos estrechos, peligrosos, sin apenas obras de acondicionamiento y expuestos a los continuos destrozos provocados por las lluvias. De esta forma,

la articulación del espacio insular se resiente. La insuficiencia caminera repercutió en una menor cohesión territorial e impidió que se pusieran en marcha iniciativas de desarrollo para las tierras de una gran parte de la geografía insular.

Figura IV.39 Camino de Jinama, El Hierro



En el siglo XIX no se producen cambios de relevancia en la red de caminos respecto a los años anteriores. El trazado permanece y se consolidan las vías asociadas a los sectores de nueva ocupación. Se contaba con un itinerario circular principal que unía Valverde con San Andrés, El Golfo y los pueblos del norte, del que partían las tres vías tradicionales. La que enlazaba la capital con su puerto; otra que unía la misma con El Pinar y, en tercer lugar, el camino que ponía en comunicación Frontera con Sabinosa, estructurando la red comarcal del valle de El Golfo. Estas vías principales completaban un sistema más denso en el norte y más abierto en las comarcas ganaderas del sur y del oeste, que eran recorridas por caminos secundarios y por múltiples sendas o veredas. La red se estructuraba, por tanto, en torno a las tres comarcas que acaparaban la mayor

población y actividad económica: la comarca de Valverde-Barlovento-Nisdafe, el Valle de El Golfo y El Pinar-La Dehesa. Las tres se comunicaban mediante los ejes estructurales del espacio insular.

La primera concentraba los mejores recursos y el poder político y administrativo. Valverde era además paso obligado de entrada y salida de productos de consumo a través del Puerto de La Estaca, a apenas una hora de camino de la Villa. Desde la capital salían otros dos caminos principales que la conectaban con el valle de El Golfo, el camino del risco de Jinama y el camino del risco de Tibataje, también llamados el Camino de arriba y el Camino de abajo. Aparte de estos dos caminos que la comunicaban con Valverde, la comarca del Golfo tenía otros tres senderos de entrada y salida de menor importancia: el camino de San Salvador, el camino del Derrabado y Risco de Sabinosa y el sendero que comunicaba Sabinosa con La Dehesa.

La comarca de La Dehesa siguió dedicándose en estas fechas, casi en exclusiva a la ganadería. Su territorio lo recorrían multitud de sendas y veredas, entre las que destacaban, aparte de la vía comentada que la unía a Sabinosa, la que venía de la meseta de Nisdafe y que pasaba por Las Asomadas, el Bailadero de las Brujas, la Cruz de los Reyes y Binto, bajando por la montaña del Humilladero hasta la ermita de los Reyes.

Esta red principal la completaba una profusa red de caminos de menor entidad que comunicaban los pequeños caseríos entre sí, o las zonas de medianías con los sectores costeros y algunos embarcaderos. El grado de conectividad de la red poseía en El Hierro grandes desequilibrios, lo que llevaba aparejado un desigual desarrollo socioeconómico de la Isla, facilitando un relativo progreso del norte insular y el atraso del sur y del oeste.

En definitiva la red caminera de la isla es de morfología en dorsal y el modelo de comunicaciones terrestres se define como el de una Isla pequeña y señorial, por tanto, una red estable en el tiempo, poco desarrollada y escasamente funcional.

IV.2.8 Los modelos morfológicos de las redes camineras

Las islas son resultado de una discontinuidad física que impone límites categóricos. De esta ruptura se deriva la insularidad lo que no supone la inexistencia de un marco regional al que referir cuestiones geográficas comunes. El mar que las circunda más que un obstáculo se convirtió en un camino que las acercaba. Pero van a ser criterios de índole cultural o histórica los que van a marcar un desarrollo común. Por apreciables que sean las disparidades entre las islas de una misma región insular, tienen todas entre sí más rasgos en común que elementos diferentes, porque por encima de la tiranía de sus límites están la omnipresencia de sus caracteres físicos comunes, la identidad histórica y la cohesión cultural (Pérez, R., 1993:759). Es este destino compartido el que permite desarrollar un análisis global del Archipiélago identificando los rasgos comunes y los contrastes. Las redes de comunicación terrestre estructuran el territorio siendo indicadores de la explotación y uso que del mismo se hace, en definitiva una vía de penetración en las claves que han articulado el espacio archipelágico.

Así pues, en función del estudio realizado de las redes insulares se puede reconocer, por encima de las realidades concretas y particulares de la geografía y de la historia de cada isla, una correspondencia más o menos clara entre la estructura territorial de las pautas generales de los sistemas viarios insulares, en especial, apreciamos que la jerarquía y articulación de la red se materializa en tres modelos definidos de islas, que nos permite identificar, a su vez, tres modelos de redes camineras. Esto, lejos de entenderse como una visión reduccionista de la realidad o como el resultado de un determinismo geográfico, debe interpretarse como el producto de la lógica adaptación de una formación social determinada, con su estructura social y medios de producción comunes, la sociedad agraria del Antiguo Régimen, a unos territorios cuyas morfologías responden a unas pautas de construcción diferentes resultantes de una historia geológica diferente. Con ello pretendemos, no sólo aplicar, sino avanzar en el

conocimiento de los modelos teóricos de los que partimos para realizar nuestra tesis: el Modelo Mercantil de Vance y el Modelo de Etapas de Desarrollo de Rostow-Taffe.

De este modo, en relación con todo lo anterior, creemos poder estar en disposición de proponer tres modelos morfológicos de redes camineras en función del contexto histórico y de los modelos de las islas definidos en este trabajo:

Red caminera de isla de morfología llana:

- Camino de capital a puerto: es el camino principal que enlaza la capital insular con el puerto principal.

- Camino longitudinal de primer orden: camino longitudinal de interior que atraviesa de extremo a extremo distal la isla y que une la capital con los principales centros agrícolas.

- Caminos de enlace entre centros agrícolas y con el camino longitudinal: caminos que enlazan los centros agrícolas entre sí y con el camino longitudinal de primer orden.

- Caminos de centros agrícolas a costa: caminos que enlazan los centros agrícolas con los puertos secundarios que pierden importancia a medida que la capital centraliza el comercio con el exterior.

Este modelo se reconoce en Fuerteventura y Lanzarote.

Red caminera de isla de morfología en escudo:

- Camino de capital a puerto: es el camino principal que enlaza la capital insular con el puerto principal.

- Camino periférico de primer orden: es el camino que enlaza la capital con las comarcas de mayores recursos.

- Caminos de enlace entre centros agrícolas y con el camino periférico de primer orden: caminos que enlazan los centros agrícolas con el arco periférico y los centros agrícolas entre sí y con los asentamientos de segundo orden entre sí.

- Camino de la cumbre: camino-cañada ganadera que enlaza las fachadas de la isla a través de la cumbre o "sierra".

- Caminos de centros agrícolas a costa: caminos de fondo de barranco que unen los centros agrícolas con los respectivos puertos. También pierden importancia a medida que la capital concentra el comercio con el exterior.

Responden a este esquema morfológico las islas de Gran Canaria y La Gomera.

Red caminera de isla de morfología en dorsal⁴⁴:

- Camino de capital a puerto: es el camino principal que enlaza la capital insular con el puerto principal.

⁴⁴ Nuñez, J.R. y Arnay, M. (2003:70-71), establecen para la isla de Tenerife una clasificación tipológica de la red caminera que nosotros adaptamos y pensamos que puede generalizarse a las islas en dorsal.

- Camino de circunvalación periférico de primer orden: es el camino de primer orden que circunvala la isla y que une todos los centros agrícolas costeros con la capital insular.

- Caminos de banda a banda: caminos de interfluvio que comunican los centros agrícolas de ambas fachadas de las dorsales a través de las cumbres.

- Caminos de cresta: caminos que recorren las crestas de las cordilleras dorsales.

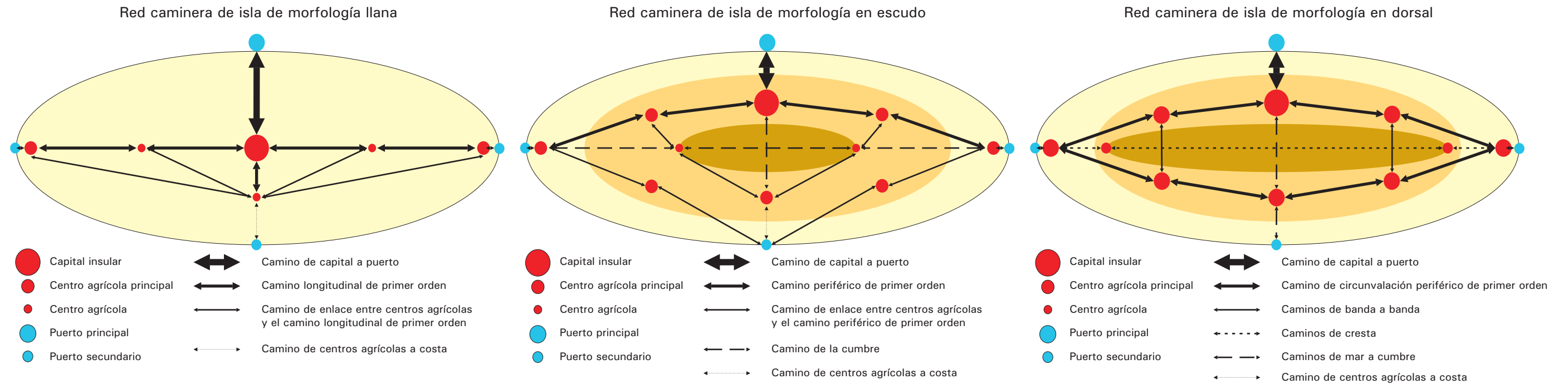
- Caminos de mar a cumbre: estos comunicaban las localidades costeras con las cumbres atravesando las medianías.

- Caminos de centros agrícolas a costa: caminos de interfluvio que unen los centros agrícolas con los respectivos puertos. También pierden importancia a medida que la capital concentra el comercio con el exterior.

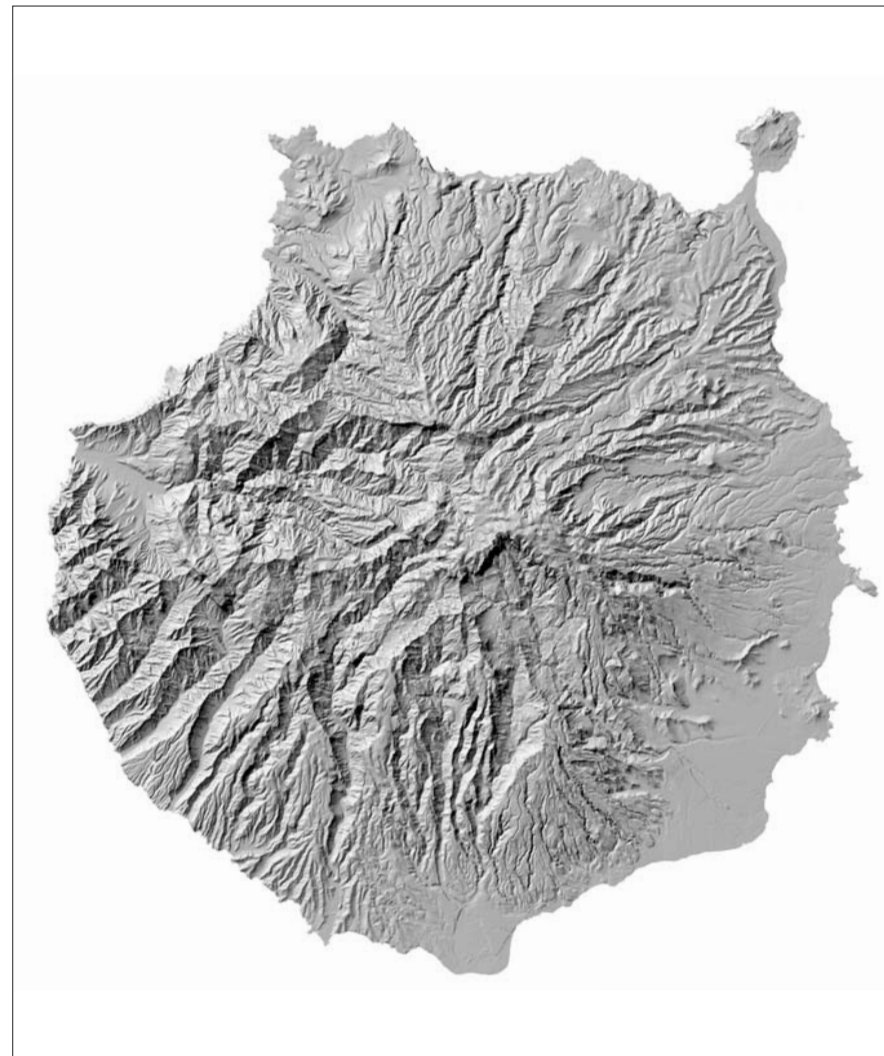
Son ejemplos de islas de morfología en dorsal Tenerife, La Palma y El Hierro.

De esta clasificación se desprende la importancia de la relación que hay en el Archipiélago entre isla, capital y puerto principal. A partir de este eje principal las unidades que articulaban el territorio eran las distintas comarcas agrícolas, que funcionaban como vegas agrícolas en cuencas hidrográficas, llanos sedimentarios o lomos y rampas, en función de la isla que se trate. Estos modelos los apreciamos en la figura IV.40.

Figura IV.40 Modelos de redes camineras según la morfología



Fuerteventura



Gran Canaria



El Hierro

IV.2.9 A modo de resumen

La red de comunicaciones que articula la región a finales del siglo XIX se basa en la malla caminera y en las vías marítimas. La relación entre ambas se materializaba a través de los puertos. El protagonismo alcanzado por éstos últimos en el tráfico mercantil hizo que la red marítima se caracterizara por su mayor dinamismo frente a una red caminera que en la mayor parte de las islas se mantuvo estable a lo largo del tiempo.

Si realizamos un balance acerca de la red caminera insular apreciamos que los distintos trazados encierran espacios llenos y espacios vacíos. Los primeros coinciden con el territorio cercano a la capital insular y su enlace con las cabeceras comarcales. En las islas de relieve más acusado generalmente coinciden con los *nortes*, espacios bien regados y con abundantes suelos agrícolas. Obviamente aquí se desarrollaban los espacios agrarios más productivos. En oposición a aquellos encontramos los espacios vacíos, *la otra isla*, los *sures*, territorios áridos y de escasos recursos, frecuentemente eran utilizados con fines ganaderos. Los pastores perdieron la lucha por el espacio de más valor con los agricultores y fueron desplazados a los enclaves menos apetecibles.

¿Eran funcionales las redes de caminos terrestres en el Archipiélago? La concepción funcional de una red de comunicaciones muy pocas veces hace concesiones a operaciones estériles, ni su diseño se justifica en la intención de dotar a todo un territorio, que por naturaleza es diferenciado, de una densidad uniforme de infraestructuras de transporte. La construcción de las redes, la jerarquización de nudos y enlaces, la preferencia por ciertos ejes, responden a interdependencias de muy variada índole, pero son en última instancia la expresión geográfica del modo en que se organiza la circulación de capitales (Pérez, R., 1993:765).

Es un hecho que el estado general de los caminos en Canarias no era bueno. Todos los testimonios directos de los viajeros que los utilizaron así lo

atestiguan. Sin embargo, ¿obedece el escaso desarrollo económico de algunas islas o de algunas zonas de las islas a la precaria composición de los caminos? Obviamente unas buenas vías de comunicación facilitan el tráfico de personas y mercancías por ellas y anima al intercambio, pero no siendo así la situación en Canarias estamos de acuerdo con A. Marcos (1995:188) y G. Santana (2000:169) cuando afirman que la insuficiencia y el mal estado de las comunicaciones no son necesariamente la causa del atraso de la circulación y del progreso de los mercados. Advierten que el problema está en confundir camino con mercancía, en el Archipiélago el escaso desarrollo del mercado insular, como indica G. Santana, no es propiciado por el mal estado de los caminos, habría que explicarlo atendiendo a la estructura de la propiedad de la tierra y a las relaciones de producción.

Por tanto, la funcionalidad de la red es difícil de examinar, la escasez de datos de tráfico de mercancías⁴⁵ y pasajeros⁴⁶ por vía terrestre, imposibilita un análisis global⁴⁷.

Es curioso como también en Canarias se cumplía aquella máxima que ya contaba Mariano José de Larra en sus "*Artículos*", *cada cual sabía que había otros pueblos que el suyo en el mundo, a fuerza de fe* (Larra, M.J., 1981:310). Los canarios no se desplazaban con facilidad de unos pueblos a otros. Muchos no conocían gran parte de la isla donde vivían, todo lo más se desplazaban a la cabecera comarcal o a la capital insular cuando necesitaban solucionar algún trámite, sobre todo, de tipo administrativo. Esto da que pensar, ya que el contexto insular y las distancias que había que recorrer siempre eran cortas,

⁴⁵ Nos referimos aquí a la poca información que, de forma general, tenemos sobre las vías terrestres utilizadas para el intercambio de mercancías a nivel local. El estudio de este comercio cobra cada vez mayor dedicación, destacando las aportaciones de E. Torres que le lleva a afirmar la importancia del mismo señalando que *la articulación del comercio local en sus redes marítimas y terrestres, sus infraestructuras humanas y materiales, a pesar de su aparente escasa relevancia cuantitativa por el monto de capitales e inversiones que mueve, se nos muestran imprescindibles, al menos para que la economía canaria pueda sostener su ritmo y especificidad* (Torres, E., (2003:30).

⁴⁶ El sistema de transporte regular de viajeros se implantó en el Archipiélago en la segunda mitad del siglo XIX. Las islas mayores fueron las que antes incorporaron estos servicios, así en Tenerife se instaló la primera empresa en 1854; en Gran Canaria el primer trayecto realizado fue entre Las Palmas y Telde en 1864, y en la isla de La Palma se instaló durante el primer lustro del siglo XX.

⁴⁷ Aunque estudios como los del profesor G. Santana sobre el mercado local en las Canarias Orientales le llevan a afirmar que *la importancia de los caminos no se debe subestimar en la evolución del comercio del Archipiélago... su comportamiento era el perfecto para la función que debían cumplir por lo que no se les debe exigir ninguna cualificación mayor* (Santana, G., 2000:170).

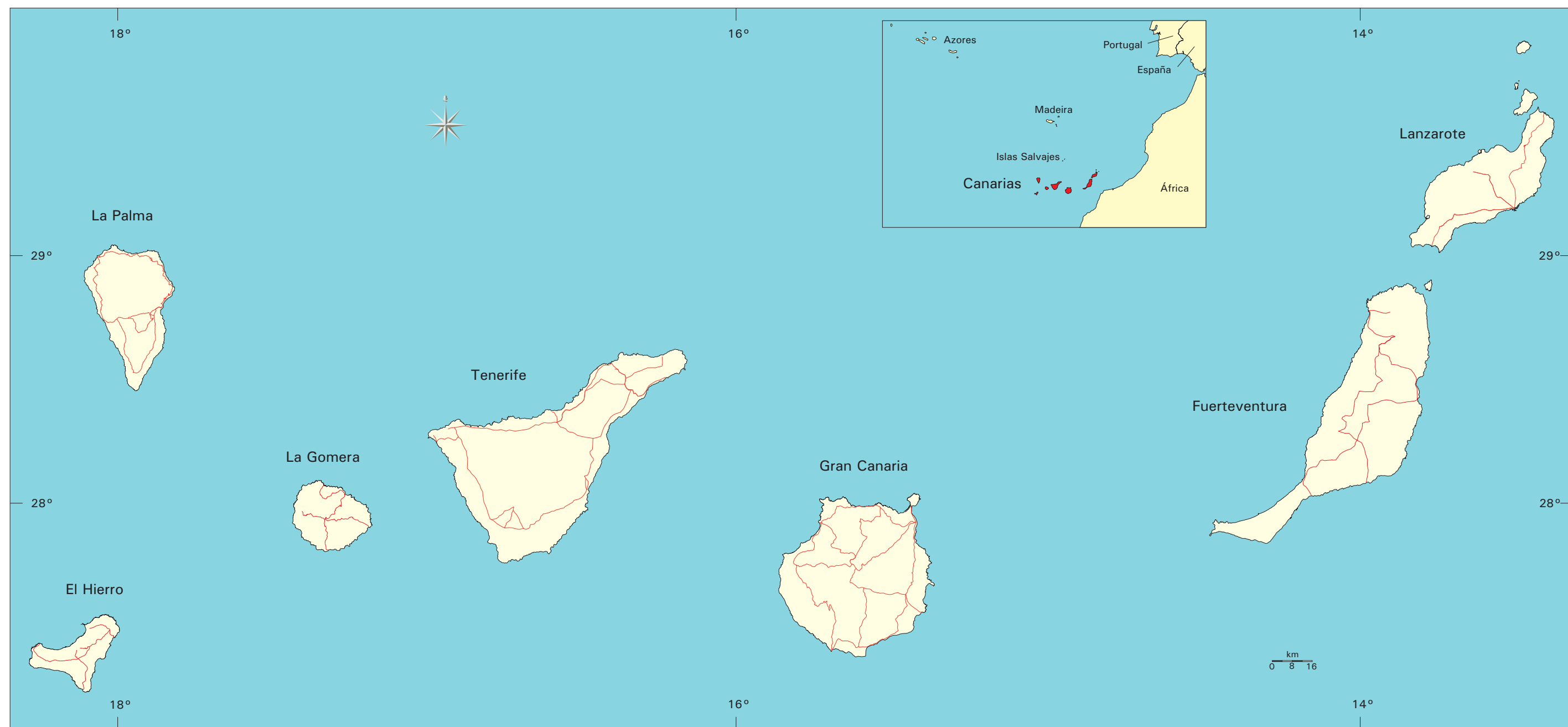
raramente duraban más de un día, en comparación con los territorios continentales donde se establecieron los sistemas de postas, con paradas y descansos, debido a los largos recorridos.

Ante la peligrosidad y el mal estado de la mayor parte de la red caminera⁴⁸, las islas han contado desde antaño con un importante desarrollo marítimo intracomarcal. Los caminos del mar vinieron a suplir las carencias de los caminos de tierra, aunque es conveniente señalar que la carencia de infraestructuras portuarias artificiales y la escasez de calas naturales hicieron que estos caminos acuáticos nunca garantizaran la fluidez necesaria para el tráfico de personas y mercancías. En conclusión, el Archipiélago en el XIX ofrecía un desigual estado en cuanto al desarrollo de los caminos. En el siguiente capítulo abordaremos más detenidamente la evolución de la red de caminos tradicionales en tres islas que ejemplifican el comportamiento general.

A continuación presentamos gráficamente los mapas de caminos del Archipiélago Canario según el *Itinerario...* de 1866, figura IV.41, según el *BOPC* de 1868, figura IV.42 y el mapa de la red del siglo XIX, figura IV.43.

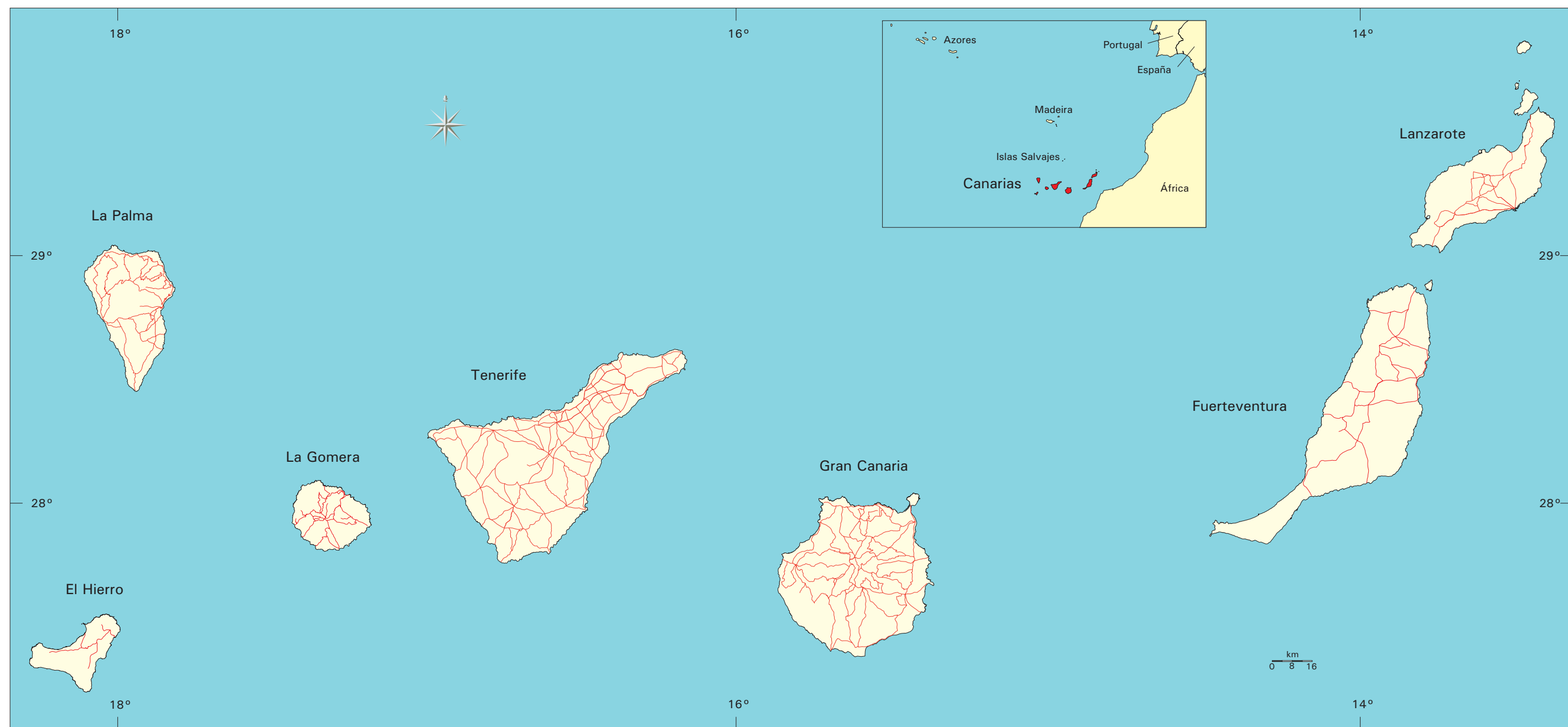
⁴⁸ *¡Una de las industrias más florecientes de las islas es la fabricación de botas y zapatos! Los caminos son tan malos que se necesitan muchísimos zapateros para mantener bien calzada a la gente* (Stone, O., 1995 [1883]:284).

Figura IV.41 Red de caminos del Archipiélago según el Itinerario... de 1866



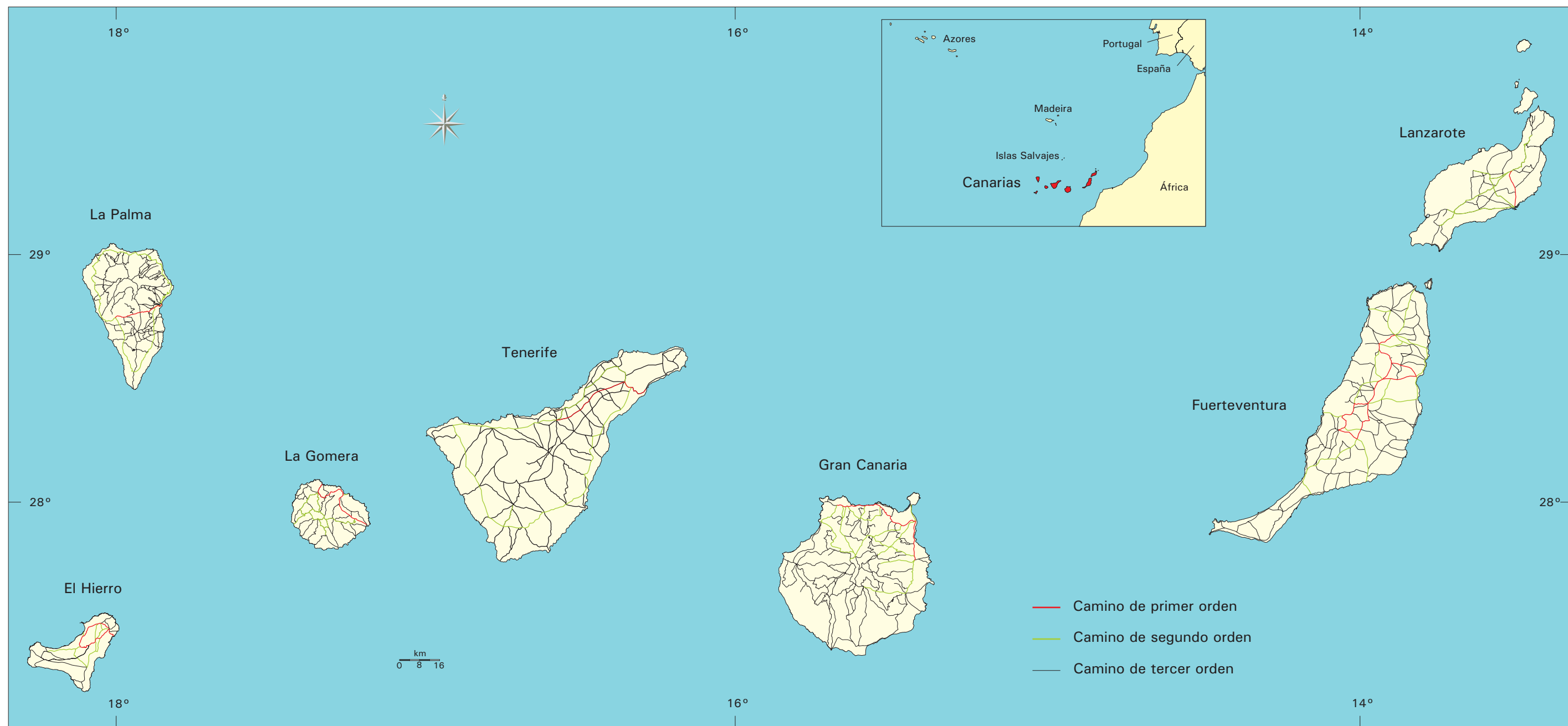
(a)

Figura IV.42 Red de caminos del Archipiélago según el Boletín Oficial de la Provincia de Canarias de 1868

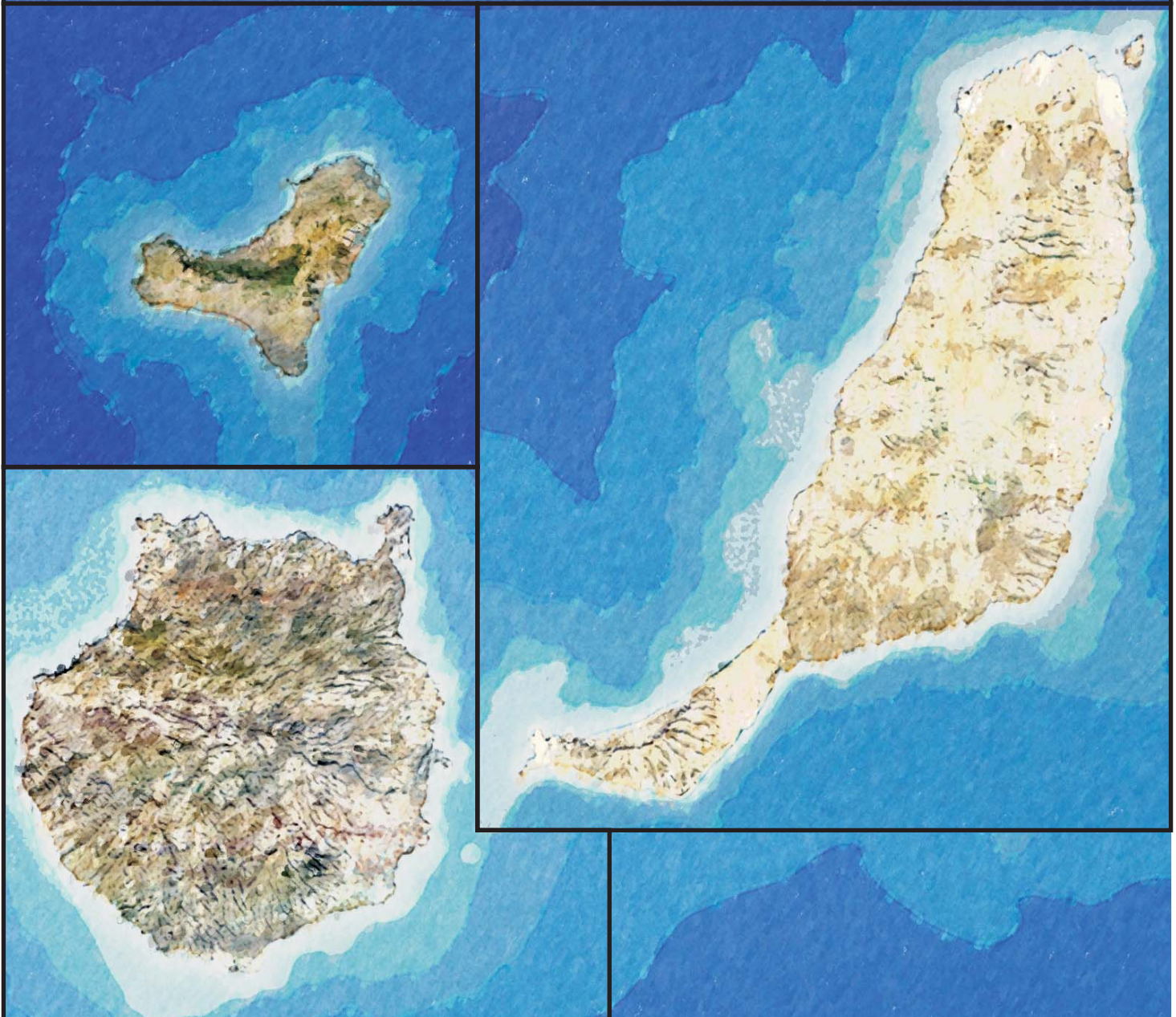


(b)

Figura IV.43 Red de caminos del Archipiélago en el siglo XIX



V. LA EVOLUCIÓN DE LA RED DE CAMINOS EN FUERTEVENTURA, GRAN CANARIA Y EL HIERRO.
ANÁLISIS DE TRES MODELOS



V. LA EVOLUCIÓN DE LA RED DE CAMINOS EN FUERTEVENTURA, GRAN CANARIA Y EL HIERRO. ANÁLISIS DE TRES MODELOS

A continuación desarrollamos el análisis detallado de la red caminera de las islas de Fuerteventura, Gran Canaria y El Hierro, que ejemplifican los modelos descritos en los capítulos anteriores. La escala insular se convierte en un segundo nivel de aproximación, que nos permite indagar con mayor precisión en los fenómenos particulares que intervienen en la gestación y desarrollo de las vías de comunicación terrestre y el papel que éstas tienen en la articulación territorial de estos espacios insulares.

V.1 Fuerteventura

Hasta hace muy poco tiempo, Fuerteventura y la isla de Lobos resultaban desconocidas para muchos canarios. Hoy, sin embargo, casi todos sus visitantes reconocen las hermosas y soleadas playas de su litoral, que conviven con los desolados y áridos macizos montañosos, en los que el viento es un compañero de jornada fiel y casi constante. Una mirada superficial nos permite adivinar una tierra dura y sedienta que, si la observamos con detenimiento, nos descubre un territorio rico en matices y de una gran fuerza interior. Acostumbrados a asociar la belleza paisajística con el verdor y la exhuberancia vegetal, no extraña que la grandeza de estas tierras desnudas haya pasado inadvertida¹. Estos paisajes que hoy cautivan fueron los que esclavizaron al isleño durante siglos. Kilómetros y kilómetros de muros de piedra seca jalonan sus perfiles a modo de heridas cicatrizadas que el hombre construyó buscando un resquicio de vida en sus yermos parajes.

¹ *Cuando el viajero llega por primera vez a Fuerteventura y contempla, desde el avión, el paisaje lunar y desgastado de sus volcanes apagados, de sus montañas cónicas o chatas, de sus dilatados eriales, mezcla de jables, de lajas y de mal país, surgen, de forma inevitable e inconsciente, ante la ausencia del espacio verde, unos esquemas mentales que prejuzgan lo que puede ser una cruda realidad: el espacio socio-geográfico majorero* (Martínez, V., 1980:15).

La isla y el islote formaron parte del señorío de las Canarias orientales tras su conquista en 1405 por parte de Jean de Bethencourt. En el Antiguo Régimen, *los señores de Lanzarote y Fuerteventura se hallan en constante pugna judicial en virtud de problemas de derechos sobre estas dos islas*², lo que perjudicó notablemente su desarrollo.

Por ello, Fuerteventura se nos presenta como un territorio que estuvo separado de los centros económicos insulares emergentes, generándose un modelo económico basado en la agricultura y ganadería de abastecimiento interno. Esta especialización agropecuaria se encaminó a cubrir la demanda doméstica, exportando en ocasiones su excedente al exterior, y a optimizar el uso del factor tierra, dado que la mayor parte del suelo agrícola útil no era apto para el cultivo exportador.

La sociedad majorera castigada secularmente por el hambre, las sequías, las enfermedades y la dejadez administrativa *se mantiene inalterable desde 1402 hasta 1810 y la alterabilidad que pudiéramos resaltar desde 1810 hasta 1960 es prácticamente nula*³. Los cambios se hicieron casi imperceptibles y la gente tuvo que dejar la isla sin remedio.

Estas circunstancias determinaron un escaso desarrollo funcional de la red viaria que, aunque poseía una densa y estable malla de caminos y veredas, al no estar al servicio de un sistema económico dinámico permanecía completamente anquilosada. La red de comunicaciones terrestre se basaba en la estructuración territorial impuesta por las mayores aptitudes del ámbito central de la isla, donde se desarrollaban los asentamientos vinculados a las mejores vegas agrícolas, vegas que se disputaban el aprovechamiento ganadero y el agrícola. Los sectores costeros permanecieron bien comunicados pero despoblados, debido fundamentalmente a las incursiones piráticas que asolaron estas tierras periódicamente, hasta el siglo XVIII⁴. La red de caminos era densa pero atrasada morfológica y funcionalmente.

² Roldán, R., 1995:273.

³ Roldán, R., 1995:15.

⁴ Rumeu de Armas, A., (1991): *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*. Tomo III, Segunda Parte. Viceconsejería de Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias, Cabildo Insular de Gran Canaria y Cabildo Insular de Tenerife. Madrid.

A principios del siglo XX, en el Diario de Las Palmas⁵ se describían así las vías terrestres: *Las comunicaciones en la isla son sumamente deficientes y existen algunos automóviles y camionetas, pero el vehículo más común, por no decir el único, es el dromedario. Hay una carretera que atraviesa de Norte a Sur la isla desde Corralejo hasta la bahía de La Pared pasando por la Oliva, Casillas del Ángel y Pájara. De esta carretera se desprende en la Oliva un ramal que va por Tetir a Puerto Cabras y en Cascillas [sic] del Ángel dos mas, uno por Antigua y Tuineje, volviendo a juntarse con el camino principal cerca del monte Cordón [sic]. La península de Jandía carece de buenos caminos y siempre ha tendido a ser una cosa distinta del resto de la isla...* Este es el panorama de las vías más importantes, apenas sin cambios en más de quinientos años de historia.

El estudio de los caminos tradicionales de Fuerteventura no ha sido un tema abordado en profundidad⁶ por los investigadores. Por ello, debemos aproximarnos a su análisis a través de la descripción del medio insular y de su evolución socioeconómica, lo que nos permitirá vislumbrar las principales características del modelo de comunicaciones terrestres de la isla, hasta la construcción de las primeras carreteras.

V.1.1 Ruina de volcán esta montaña⁷

Esta isla alargada y plana, con más de 200 kilómetros desde la Punta de la Tiñosa al norte, hasta la de Jandía al sur, y con una máxima altura que apenas supera los 800 metros (Pico de la Zarza, 807 metros), parece la prolongación del desierto sahariano, del que sólo la separan algo menos de 100 kilómetros, la distancia que media entre La Punta de la Entallada y Saguña El Hamra. Sus coordenadas son las de los 28° 21' de latitud norte de su extremo meridional y los 28° 36' de latitud norte de su extremo septentrional y los 13° 55' de longitud oeste de su extremo oriental y 14° 06' de longitud oeste de su extremo

⁵ Número extraordinario de Julio de 1929.

⁶ Específicamente, sólo hay una primera aproximación realizada por Santana, A. y Moreno, C. (1995) en la que se apuntan una serie de claves para la interpretación del trazado, la evolución y la tipología de la red de caminos mayorera.

⁷ Así definió la isla el escritor y poeta Miguel de Unamuno (2003:43) durante los seis meses de 1924 en que

occidental. Esta localización la distancia unos 11 kilómetros de Lanzarote, 85 de Gran Canaria y 168 de Tenerife, las islas más cercanas y con las que tradicionalmente ha tenido mayores contactos.

El islote de Lobos ocupa una superficie de unos 4,4 km² y tiene 13,7 kilómetros de perímetro. Se halla a 2,5 kilómetros de la Punta de Tivas, en las playas de Corralejo y a unos 8 kilómetros de la Punta de Papagayo, en Lanzarote. Tiene su enclave más elevado en la cima del volcán de la Caldera, con 124 metros.

En sus 1.662,5 km² de superficie, Fuerteventura se nos presenta como una isla de relieve maduro, donde proliferan las grandes llanuras interiores y los macizos erosionados. Estas morfologías envejecidas se disputan el espacio con los jóvenes malpaíses y volcanes, apenas colonizados, y con los dinámicos jables. En este escenario, que además goza de un clima con escasas precipitaciones y elevadas temperaturas, el hombre ha tenido que aguzar el ingenio ideando adecuadas estrategias de adaptación para aprovechar unos recursos escasos.

La relación que hay entre la superficie de la isla y su altura hace que ésta se perciba como un territorio largo y plano, en el que encontramos algunos puntos más elevados que culminan ciertas unidades de relieve, cuya altitud media es superior, aunque ocupen superficies poco significativas del total. Esto favorece que destaquen sobre el resto, conformando un paisaje híbrido de llanos y montañas.

Como se observa en la figura V.1, predomina la escasa pendiente y los relieves montañosos sólo suponen un 28,7% de la superficie total. Esta configuración permitió la creación de una red viaria estable y funcional, en la que se desarrollaron ciertos caminos carreteros en el llano y algunos otros de herradura en los macizos. Por tanto, la exigua evolución de la caminería majorera no se debió a obstáculos impuestos por la orografía sino a causas de orden humano como las del poco dinamismo agroexportador de su economía y la dejadez administrativa, entre otras.

permaneció en ella.

Figura V.1 Intervalos de pendiente

Grados	Km ²	%
0-3	841,4	50,6
3-6	328,1	19,7
6-12	300,3	18,1
12-24	176,1	10,6
24-36	15,2	0,9
36-48	1,8	0,1
>48	0,1	0,0
Total	1.662,9	100,0

Fuente: *Gran Atlas Temático de Canarias* (2000:45).

El trazado de los perfiles del relieve, figura V.2, nos permite apreciar el predominio de los espacios llanos, ya que los escarpes y laderas de gran pendiente, aunque destacados sobre la superficie insular, no alteran el escaso vigor topográfico de la isla. Se observa en la figura V.3, que el 70,9% del territorio queda por debajo de los 200 metros de altura. Desde Corralejo o El Cotillo al norte, hasta el faro de Jandía al sur, es posible atravesar la isla sin ascender a más de 150 metros. Esta facilidad de tránsito nos habla de unas rutas naturales de paso que favorecen enormemente los desplazamientos en el ámbito insular.

Figura V.3 Intervalos de altitud

Metros	Km ²	%
0-100	649,6	39,1
100-200	529,5	31,8
200-500	471,1	28,3
500-1.000	12,7	0,8
Total	1.662,9	100,0

Fuente: *Gran Atlas Temático de Canarias* (2000:44).

Desde el punto de vista geológico, Fuerteventura es la isla más antigua del Archipiélago. Entre los 30 y los 22 millones de años se generó la isla emergida, tras una fase de gran actividad volcánica que conformó el basamento insular. Un largo periodo erosivo discurrió entre los 11,8 y 5 millones de años y, con

posterioridad, el volcanismo se reactivó con la emisión de nuevas lavas en el centro de la isla, que retocaron el paisaje rellenando los valles preexistentes. Por último, la actividad volcánica se desplazó hacia el norte, culminando esta fase eruptiva hace unos 30.000 años, cuando surgió la isla de Lobos.

A lo largo del tiempo, la acción combinada de la prolongada erosión, del clima y de los organismos vivos ha originado un considerable desarrollo de los suelos. Sin embargo, éstos son pobres, predominan *los llamados suelos marrones a veces con una potente costra de acumulación de caliche o yeso y se caracterizan por su bajo contenido en materia orgánica, su alcalinidad y a veces su salinidad y su modicidad, su textura arcillosa y su estructura dispersa, su baja capacidad de infiltración de agua y su coloración de tendencia pardo-rojiza* (Rodríguez, A. y Mora, J. L., 2000:109-110). Por tanto, pese a la antigüedad geológica, en contra de lo que pudiera parecer, los suelos de mejor aptitud agrícola son escasos y se localizan en las llanuras interiores y en los valles de las principales cuencas hidrográficas, asociados, en todos estos casos, a la deposición de materiales sedimentarios.

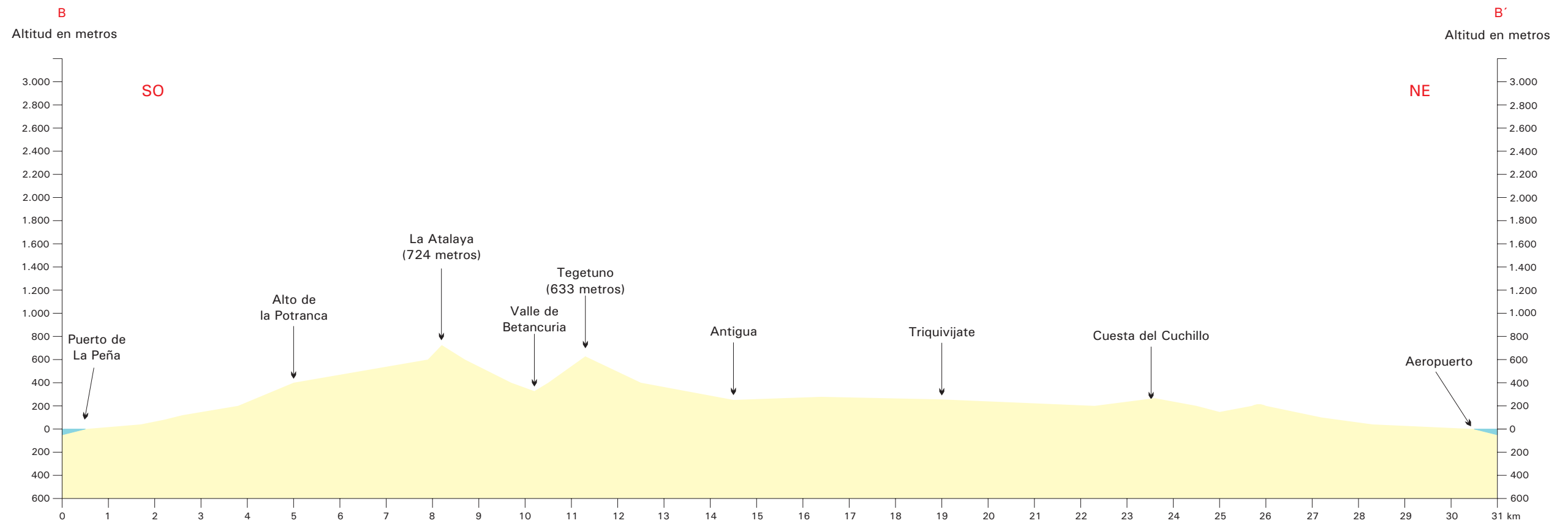
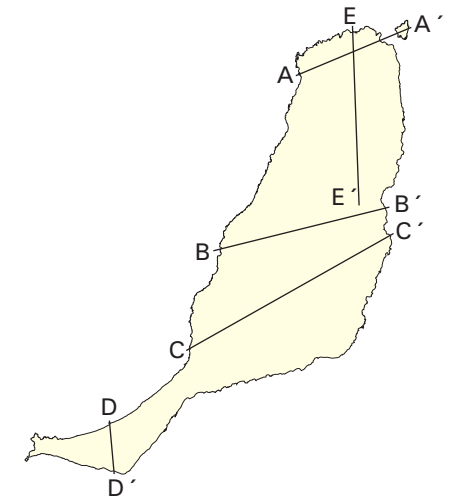
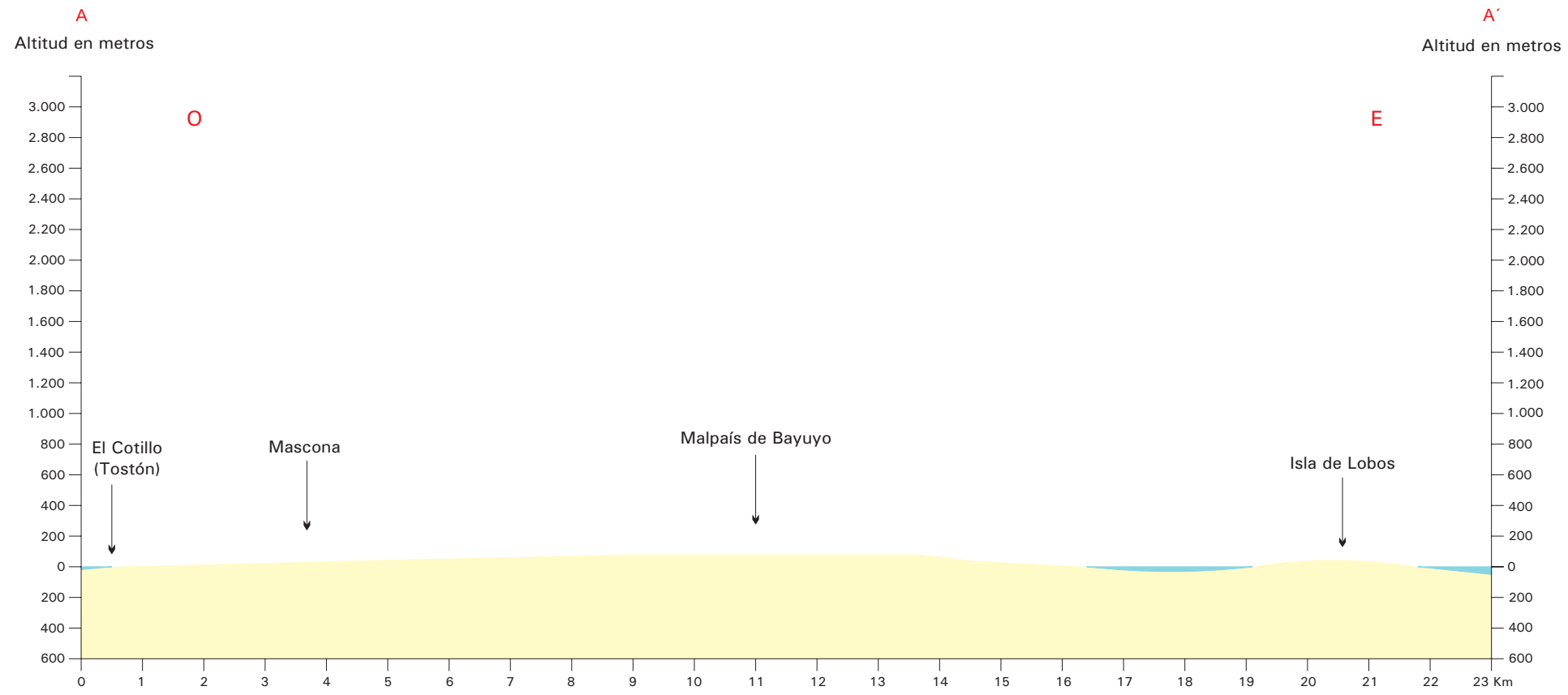
Especial mención merece el litoral mayorero. Como se puede apreciar en la figura V.4, el 50,3 % del litoral puede considerarse como costa alta y el 47,7 como baja o llana⁸. Además, en esta última, el 22,5% de su extensión corresponde a playas arenosas. Todo ello hace que la costa sea muy accesible, desde el exterior e interior de la isla, y que proliferen los puertos y los embarcaderos, aunque cabe diferenciar entre las costas del norte y del oeste, y las del este y del sur, más propicias estas últimas para el desembarco.

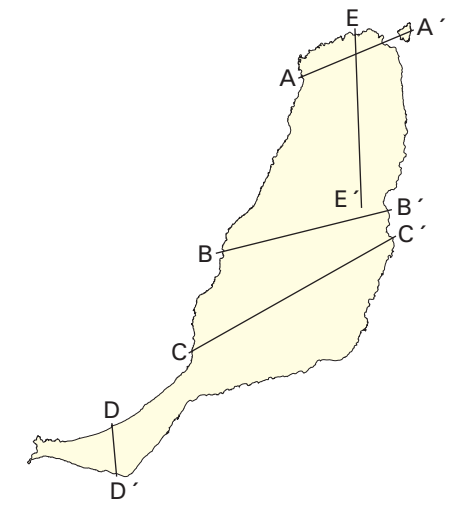
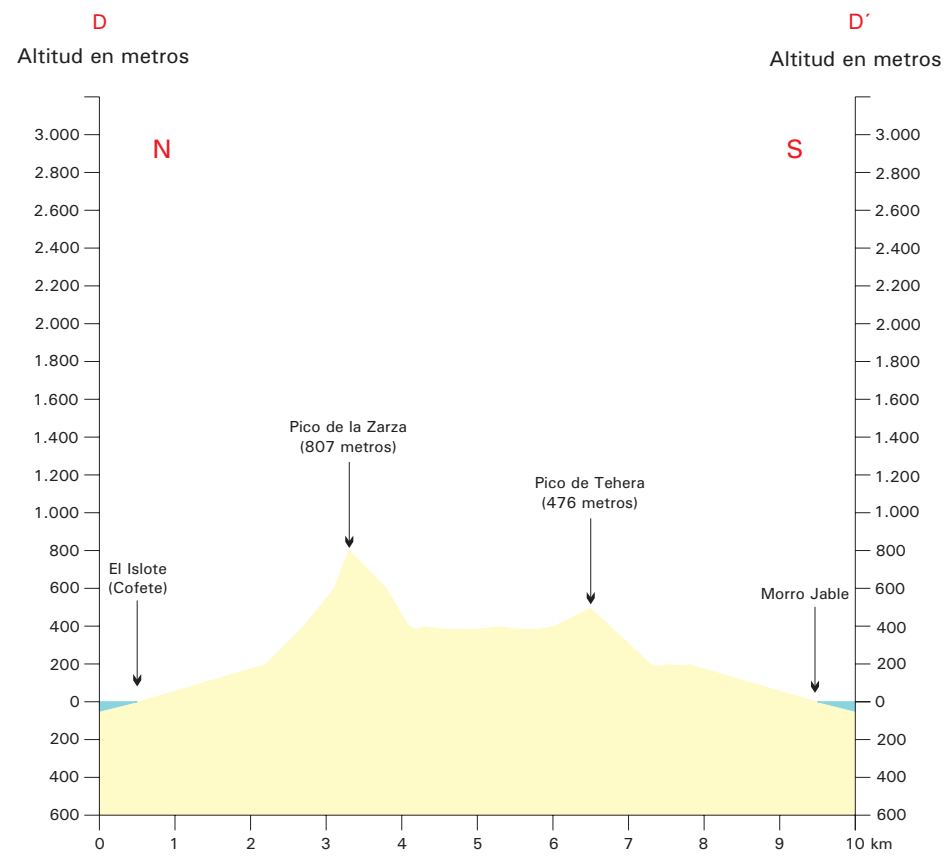
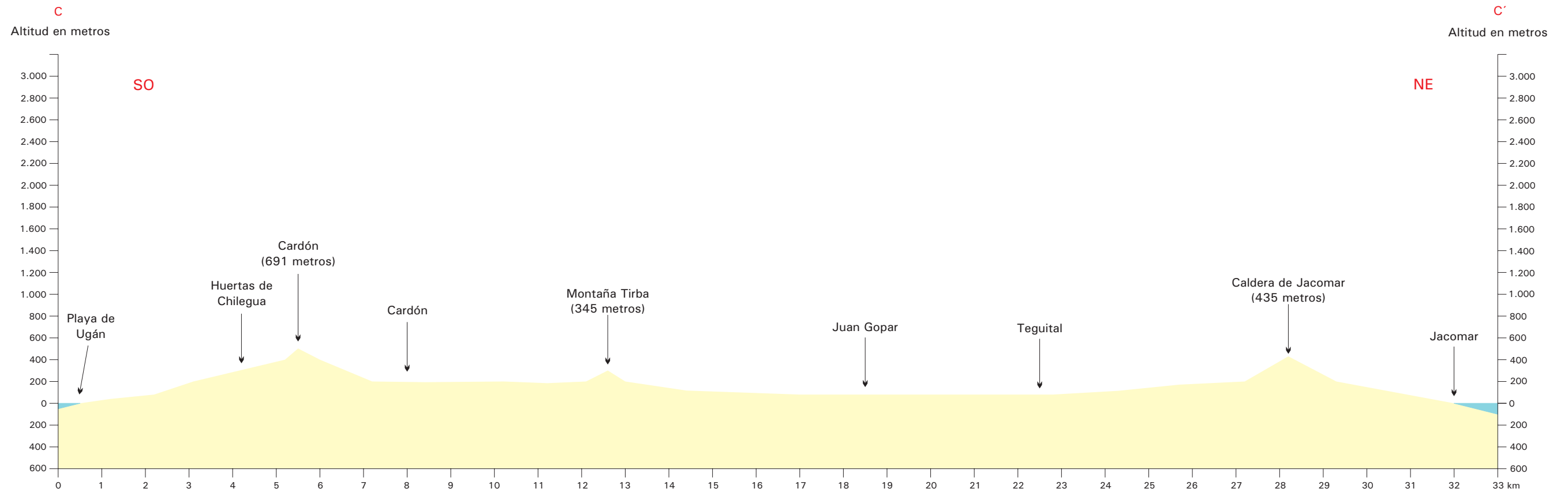
Figura V.4 Constitución física de la costa (km/% del litoral)

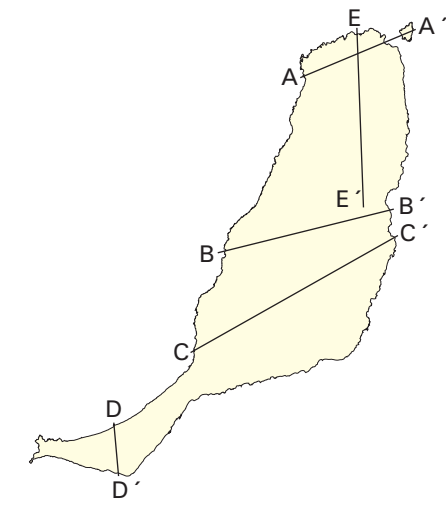
TOTAL	Acantilado alto con rasa al pie	Acantilado de 2 a 20 m.	Costa baja	Playa de cantos rodados	Playa de cantos y arena	Playa de arena fina y gruesa
325,91	99,68	64,23	82,18	3,1	22,29	51,69
/	/	/	/	/	/	/
100 %	30,6 %	19,7 %	25,22 %	0,01 %	6,8 %	15,7 %

Fuente: Istac.

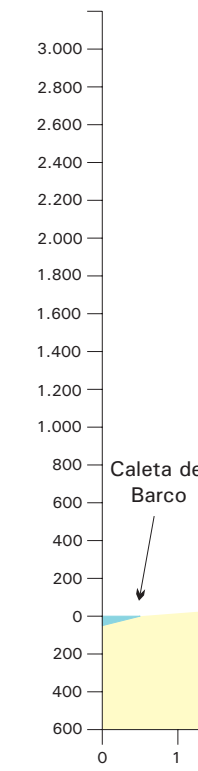
Figura V.2 Perfiles



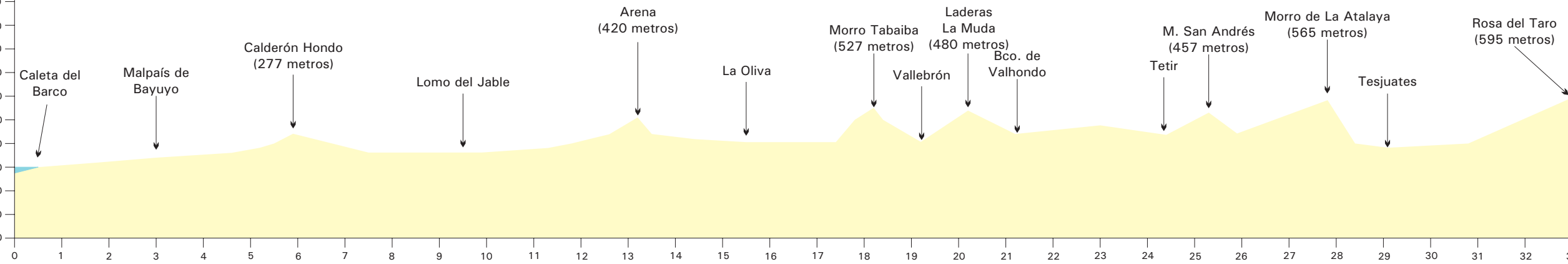




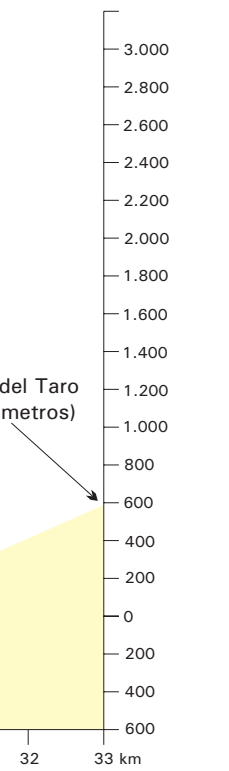
E
Altitud en metros



N



E'
Altitud en metros



S

También es destacable la presencia de tres grandes plataformas costeras alrededor de la isla. La de Jandía, con algo más de 30 km², la de la costa occidental, con unos 250 km², aproximadamente, y la del estrecho de La Bocaina, con casi 70 km². La existencia de estas unidades en combinación con la proliferación de fondos arenosos, que se desarrollan en profundidades inferiores a los 100 metros, y a unas temperaturas medias de las aguas de entre los 20 y 23°C en verano, y de entre los 19 y 21,5°C en primavera, debido al afloramiento de aguas frías en la plataforma africana, hacen de la isla un rico enclave pesquero.

A este escenario físico se añade un conjunto de factores de orden climático, responsables de la disponibilidad de recursos. El clima mayorero resulta de la interacción entre una serie de condiciones climáticas generales, que afectan a todo el Archipiélago, y un relieve poco vigoroso. La ausencia de áreas montañosas, con una cierta altitud y entidad, determina la inexistencia de las consecuencias climáticas que generan en otras zonas de Canarias las fachadas de barlovento y sotavento y la sucesión de pisos climáticos. Este esquema se ve sustituido por un único clima que se caracteriza por su aridez, dado que no se produce la formación del mar de nubes del alisio, en ausencia de accidentes orográficos. En consecuencia, las áreas más elevadas de la isla reciben un total medio anual de tan sólo unos 250 milímetros de precipitación; en el resto la pluviometría es menor, incluso inferior a 100 milímetros. Sin embargo, la nubosidad es relativamente abundante en ciertos momentos del año, llegando a formarse en verano, cuando la inversión del alisio es más baja, un esbozo de mar de nubes junto a las altas cumbres de Jandía. Las temperaturas no son excesivamente fuertes, de hecho, la media anual es de 19,1°C. Sin embargo, las invasiones estivales de aire sahariano provocan fuertes ascensos de temperatura que, en momentos concretos, pueden superar los 40°C.

El reparto estacional de las precipitaciones viene marcado por un verano absolutamente seco, mientras que las lluvias se suelen concentrar en noviembre, diciembre y enero. La irregularidad interanual es muy marcada, con la sucesión

⁸ El 3% restante del litoral corresponde en la actualidad a obras artificiales.

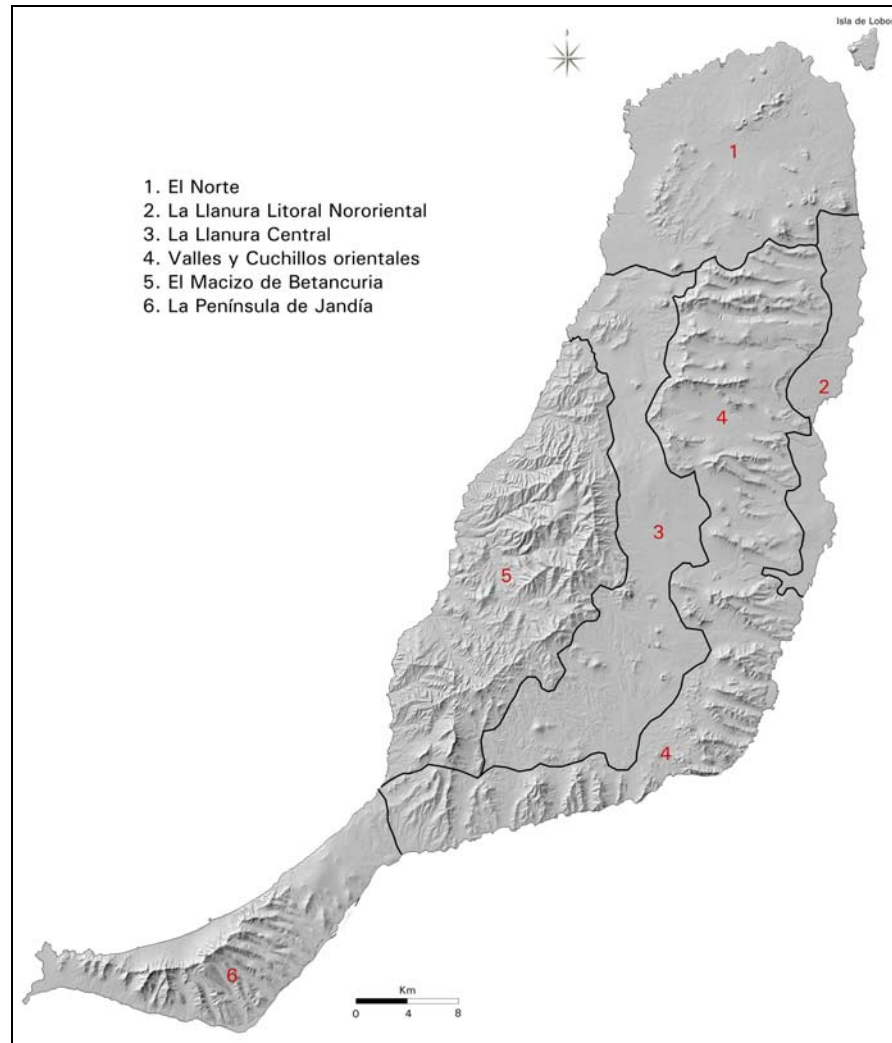
de varios años secos frente a otros en los que los totales pueden llegar a ser elevados. Las lluvias suelen ser torrenciales, concentrándose en un corto periodo de tiempo.

Estas características climáticas originan la falta de agua y a ello se une la estructura geológica insular, que favorece la rápida absorción de la lluvia e impide la formación de cursos de agua permanentes. En consecuencia, durante mucho tiempo, la población dependió del agua del subsuelo, es decir, de los manantiales y de la adaptación de técnicas y sistemas que facilitaban su captación y conservación. Con este panorama no es extraño que la sed haya condicionado el devenir histórico del pueblo majorero.

El paisaje vegetal resultante de estas características orográficas y climatológicas se caracteriza por su naturaleza xerofítica, por su discontinuidad y por la ausencia de formaciones arbóreas densas. Por otra parte, la acción antrópica ha sido responsable de la sustitución de algunas formaciones arbóreas por el matorral, por lo que la vegetación potencial de la isla casi ha desaparecido. En condiciones óptimas, crecían los tabaibales y cardonales en las zonas bajas, el bosque termófilo formado por acebuches, lentiscos y almácigos en las zonas medias y altas, y en las zonas más altas del Macizo de Jandía es probable que se desarrollasen ejemplares propios de la laurisilva y del fayal-brezal. Como formaciones azonales destacaban los palmerales en los cauces de los barrancos que llegaron a alcanzar gran desarrollo.

Las zonas que contaban con una mayor disponibilidad de recursos eran los llanos interiores y las cuencas de los barrancos, ya que en ellos se desarrollaban los mejores suelos y se disponía de agua, lo que condicionó, históricamente, la localización de la mayor parte de los asentamientos en estos sectores. Frente a estos espacios, los llanos encalichados, malpaíses y los arenales desarrollaron un escaso poblamiento. Un análisis más detallado de la combinación de estos parámetros fisiográficos nos lo permite la comarcalización propuesta por Criado Hernández (1991:24-27). En Fuerteventura, podemos diferenciar las comarcas topográficas representadas en la figura V.5: El Norte, la Llanura Litoral Nororiental, la Llanura Central, Valles y *cuchillos* orientales, Macizo de Betancuria y la Península de Jandía.

Figura V.5 Comarcas topográficas



La comarca de El Norte abarca un territorio comprendido entre los confines septentrionales de la isla y la línea que se puede trazar desde el Barranco de Tebeto a la Montaña de Escanfraga, pasando por La Oliva, hasta llegar a la costa oriental, al sur de Montaña Roja, y que incluye el islote de Lobos. Se trata de un área con una pendiente media de entre los 0 y los 3 grados, al tiempo que las altitudes, salvo en puntos muy localizados, no superan los 200 m. Es posible encontrar algunos relieves que destacan sobre estos llanos, como por ejemplo Montaña de Tindaya (401 m.), Montaña Escanfraga (529 m.), Montaña de La Arena (420 m.) y Montaña Roja (312 m.). Por su continuidad, destaca la alineación NE-SO de Calderón Hondo, con altitudes

superiores a los 200 m. citados. Su superficie se caracteriza por la presencia de grandes extensiones de malpaíses, que incluyen los de Mascona, Majanicho, Bayuyo, Guriame y de Montaña Arena. También se desarrollan en ella formaciones arenosas y dunares de tamaño dispar, como las de Corralejo, El Cotillo, El Jablito, Cañada de Melián y Lomos del Jable y Los Jablitos, en las cercanías de Lajares. Estas grandes extensiones, dado el carácter baldío de las tierras, tuvieron un destacado aprovechamiento ganadero en el pasado. El resto de la superficie la conforman los llanos de Manta y las vegas de La Oliva, Lajares y Villaverde. Estas últimas compensan la escasa aptitud de los suelos de esta comarca. La configuración endorreica de estas vegas acumula tierras de una gran aptitud agrícola que, convenientemente tratadas, son de las más fértiles de la isla.

En esta zona no encontramos, prácticamente, barrancos de consideración. La estructura plana del territorio determina la aparición de pequeños cauces y de un gran número de barranqueras. La mayor parte de ellos desemboca en estructuras lagunares que se anegan en momentos de grandes precipitaciones, por ejemplo, la de Lajares y La Oliva. Sólo el barranco de Esquinzo, que desagua en la costa oeste, pudo mantener un curso de agua escaso pero semipermanente, lo que influyó en que se desarrollase un núcleo poblacional cerca de su desembocadura, en la época preeuropea.

La costa de esta comarca es baja en un 95% de su perímetro y cuenta con extensas playas de arena. Si exceptuamos los cortos acantilados que se localizan bajo la fortaleza de El Tostón y los que separan la desembocadura del barranco de Esquinzo de El Paso de los Mallorquines, al norte de aquél, el litoral es muy accesible, aunque la bravura del mar del norte hace que el oriente y el occidente de esta parte de la isla sean más aptos para el desembarco, porque están más abrigados. De hecho, son Corralejo y el Tostón los enclaves donde se ubicaron los mejores puertos o fondeaderos. También se utilizaron los de El Pocillo y Majanicho. El aprovechamiento de la costa para la pesca y el marisqueo también se vio favorecido por la gran accesibilidad que caracteriza este litoral.

La juventud geológica de la isla de Lobos le confiere un aspecto agreste. En su paisaje destacan los malpaíses, los pequeños conos volcánicos y las bocas

eruptivas, entre los que se desarrollan pequeñas hoyas endorreicas, únicos lugares aptos para un aprovechamiento agrícola. También al noreste del islote, junto a la playa de La Caleta aparecen formaciones arenosas y dunares. La costa en general es baja, sólo se desarrollan algunos acantilados junto a la Montaña de la Caldera, gran atalaya de la isla, y en algunos sectores de la costa norte. El Despalmadero nominaba al único lugar que se utilizó para el desembarco en Lobos.

Figura V.6 Llanos de La Oliva



Estas características topográficas de la comarca hacen que las comunicaciones hayan evolucionado, sobre todo, en las unidades de mayor aptitud para su aprovechamiento económico, las vegas. Por ellas y desde ellas los caminos vertebraban un espacio eminentemente ganadero. La dificultad que suponían los malpaíses y las arenas para el desarrollo de la red se superaban bordeándolos o atravesándolos en ciertos puntos. Los núcleos principales

también se comunicaban con los embarcaderos de Tostón y Corralejo, que fueron los enclaves principales de salida de las producciones, sobre todo de los cereales y de la orchilla. Además, Corralejo es el punto de unión con la vecina isla de Lanzarote, con la que los intercambios eran más frecuentes. En Lobos, debido a la escasez de recursos sólo es destacable una vereda perimetral que se comunicaba también con el punto más alto, la Montaña de la Caldera, excelente atalaya del canal de la Bocaina.

La Llanura Litoral Nororiental ocupa la franja litoral de un sector del este insular, desde Montaña Roja, al norte, hasta el Barranco de la Torre, al sur. Estrecha, con una escasa pendiente de entre 0 y 3 grados y débiles altitudes absolutas que no superan los 200 metros, marca una clara transición entre la línea de costa, situada al este y los valles situados más hacia poniente. Su superficie aparece suavemente ondulada y sólo se ve rota, transversalmente a la línea de costa, por la desembocadura de los barrancos. Entre éstos destacan de norte a sur los de Fimapaire, Tinojay, la Herradura o de la Monja, del Negrito, Río Cabras, Goroy, Muley y de la Torre. Estos cauces, que provienen de los valles que conforman la Llanura central, fueron las unidades geográficas de asentamiento en este sector, dada la disponibilidad de agua que brindaban a los pobladores. Sin embargo, los llanos, muy encalichados, dejaban poco espacio para el aprovechamiento agrícola por lo que los usos del territorio fueron, fundamentalmente, el ganadero y el pesquero, hasta tiempos muy recientes. La costa de este sector es baja, rocosa y bastante accesible y en ella se localizan los puertos y embarcaderos de El Jablito, La Caleta, Puerto Lajas, Puerto Cabras, El Matorral, Caleta de Fustes y Puerto de la Torre.

La topografía de la comarca hizo que las comunicaciones se desarrollaran siguiendo una línea norte-sur, paralela a la costa, de la que partían otros caminos por los cauces de los barrancos, estos últimos la comunicaban con el interior y con los embarcaderos.

Figura V.7 Montaña Roja, costa noreste de la isla



La Llanura Central fue hasta el último tercio del siglo XX el territorio con mayor densidad de población de toda la isla. Este hecho se vio favorecido, fundamentalmente, por la disponibilidad de agua, la presencia de buenos suelos y por una topografía llana. Esta unidad aparece encajada entre dos conjuntos montañosos. Al este se sitúan los *cuchillos*, mientras que al oeste está flanqueada por el Macizo de Betancuria. Por su parte, al norte queda delimitada por Montaña Quemada y, al sur, por el valle de Tarajal de Sancho, lo que determina que se desarrolle en una larga franja con disposición norte-sur.

Como indicábamos anteriormente, este territorio se dibuja como un gran llano bastante homogéneo y de escasa pendiente (de entre 0 y 3 grados de media), aunque otros rasgos topográficos permiten diferenciar dos sectores dentro de él. El sector norte, situado entre Montaña Quemada y Los Llanos de La Concepción, que es estrecho y alargado, y que se ve alterado por la presencia de algunos tableros, así como de los relieves prominentes de Montaña de Tefía y

Montaña Bermeja. Entre los Llanos de La Concepción y Antigua aparece un sector de transición entre las dos partes de la llanura, que se caracteriza por presentar una mayor altitud a modo de pequeña meseta y, por último, al sur de Antigua se abre el sector más amplio de la llanura interior, que alcanza su anchura máxima tras superar la Montaña de Gairía. Esta subunidad se ve alterada por la existencia de tableros alargados, con algo más de desnivel y, sobre todo, por las colinas que se levantan en torno a los 100 metros sobre el relieve circundante y entre las que destacan Montaña de Gairía, Caldera de Liria, Caldera de Los Arrabales y Caldera de La Laguna. Hacia el sur la llanura va estrechándose progresivamente destacando topográficamente algunos tableros y colinas de forma alomada.

Figura V.8 Llanura Central, Valle de Santa Inés y los Llanos de la Concepción



Los barrancos de Jarugo y Los Molinos al norte, los de Antigua, Los Almácigos y los que conforman la gran cabecera del barranco de Gran Tarajal en

el centro-sur, son los más importantes de esta comarca y en momentos concretos pudieron beneficiarse de cursos de agua escasos aunque casi continuos. Además, por su localización, la llanura central sólo dispone de un pequeño fragmento del sector costero, en su vértice noroccidental. El litoral aquí es alto y tan sólo se ve interrumpido por la desembocadura de los barrancos de Jarugo y Los Molinos.

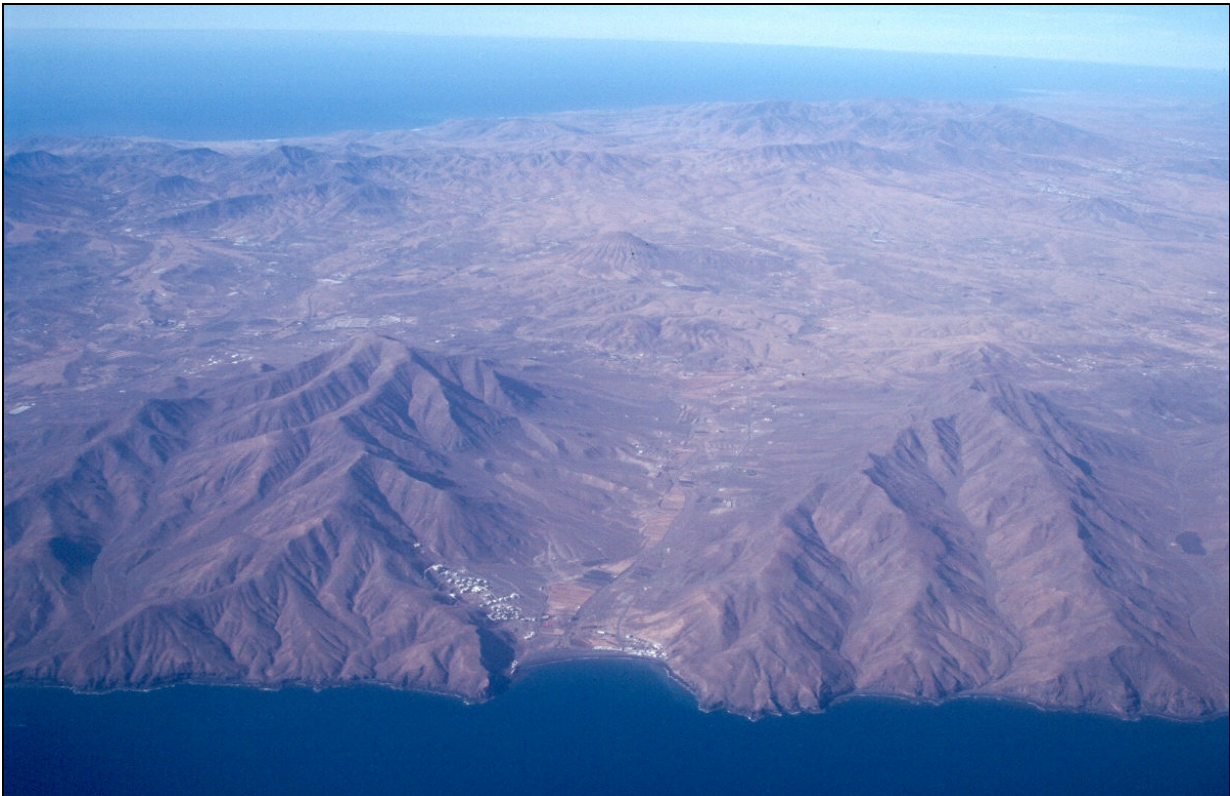
En síntesis, los terrenos de la Llanura central han permitido un gran aprovechamiento agropecuario, incluso los malpaíses de Jarugo Grande y Jarugo Chico, que han sido y son pastoreados por algunos rebaños. Además, su localización le ha permitido a la Llanura vertebrar las comunicaciones de toda la isla mediante un eje norte-sur que se desarrolla por este pasillo central. Al instalarse allí gran número de núcleos poblacionales se convirtió en ruta obligada para las comunicaciones insulares, por lo que concentró los mayores nodos o puntos de enlace de la red de caminos.

Los Valles y Cuchillos orientales ocupan una gran parte de la franja oriental de la isla, desde Montaña de Escanfraga y la vega de La Oliva al norte, hasta el istmo de Jandía al sur. La característica principal de esta unidad es la presencia de un relieve de cierto vigor, estructurado en valles, la mayoría de ellos sin cabeceras bien desarrolladas, con vertientes cóncavas y fondo plano de amplitud variable. Los interfluvios están constituidos por cumbres estrechas de cierta altitud, los *cuchillos*, que normalmente superan los 400 metros; los 689 metros de La Muda constituyen la máxima altura de este sector. La forma de los cuchillos no es homogénea, sino que presenta importantes variaciones entre los más septentrionales, alomados y bajos, y el resto, con culminaciones en cresta y taludes subverticales en la parte superior de las vertientes.

La orientación de los valles tampoco es la misma en todos los casos. Así, desde el Fenimoy al norte hasta Antigua, los valles se disponen en dirección perpendicular a la costa y ponen en contacto, sin apenas obstáculos, la llanura interior con la llanura litoral nororiental. Desde este último punto hasta el istmo de Jandía los cuchillos alcanzan directamente el mar, conformando una línea de costa acantilada alta que sólo es interrumpida por las desembocaduras de los

barrancos. En esta parte se asiste también a un cambio en la dirección de los valles; así, desde Gran Tarajal al istmo de La Pared, la dirección es norte-sur, presentando además cabeceras de cierto desarrollo los barrancos situados al oeste del valle de Tarajal de Sancho.

Figura V.9 Valle y cuchillos de Ginijinámar



Esta continua sucesión de valles ha favorecido el poblamiento, pues los fondos de algunos de ellos, con disponibilidad de agua y suelos se han dedicado a la agricultura y los interfluvios, terrenos baldíos, a la ganadería. Las coladas procedentes del malpaís Grande y del Volcán de Jacomar inundan gran parte del valle del barranco de Pozo Negro, las primeras, y del Valle de la Cueva las segundas. Malpaíses que fueron utilizados por los majos como hábitat poblacional ganadero. La actividad pesquera y de marisqueo se ve favorecida también en este litoral, uno de los bancos pesqueros más importantes, donde las desembocaduras de los muchos barrancos abren una puerta en los cantiles a

estas actividades. Como ya indicábamos, la disposición y localización de estos valles favorece la comunicación de los llanos interiores con los sectores costeros. En la parte sur de la comarca son las únicas vías que garantizan el contacto con los puertos o embarcaderos. Destacan entre éstos los de Pozo Negro, Toneles, Jacomar, Las Playitas, Gran Tarajal, Giniginámar, Tarajalejo y La Lajita.

El Macizo de Betancuria es una comarca muy distinta a las del resto de la isla. En primer lugar cuenta con acusados desniveles y, por tanto, con fuertes pendientes, de entre 12 y 24 grados de media. Y, en segundo lugar, destaca por una notable compartimentación del relieve. La topografía la conforma un conjunto de lomos de cierta elevación y de forma redondeada, en los que se inscribe una densa red de drenaje, bastante encajada, que desagua sobre todo hacia el oeste.

El Macizo de Betancuria se inscribe en el sector medio-occidental de la isla, entre el curso medio del barranco de Los Molinos al norte, hasta el barranco de Chilegua al sur. Al oeste, la línea de costa se presenta con acantilados no excesivamente altos y al este queda limitada por la llanura interior de la isla, existiendo bruscos desniveles entre ambos límites en el sector que se desarrolla entre Antigua y Tuineje y que coincide con las mayores elevaciones de la divisoria norte-sur que las separa (Gran Montaña, 708 metros, Carbón, 606, y Cardón 691 metros entre otras). Otros sectores de notable altitud se localizan al oeste del valle de Betancuria y Vega de Río Palmas, culminados por los 724 metros del Morro de La Atalaya, máxima altura del macizo.

Entre los valles y tableros de esta comarca se desarrollaron la agricultura y la ganadería, lo que generó una arteria de comunicación principal que comunicaba el nodo principal, la villa, a través del barranco que desemboca en Ajuy, con el principal puerto de esta unidad, el de la Peña. Aparte de éste sólo existían dos embarcaderos, el de Amanay y el puerto Nuevo. El resto de las vías, de uno u otro modo, se unía a ese acceso principal, aunque el Macizo se comunicaba con la llanura interior a través de los pasos naturales que ofrecían las degolladas y que se situaban entre los puntos culminantes de las divisorias

de aguas. Por tanto, los barrancos se convertían en las unidades de poblamiento por excelencia, articulando el poblamiento, la red viaria y el aprovechamiento de los recursos.

Figura V.10 Betancuria



La Península de Jandía se sitúa en el extremo sur de la isla y se presenta como una unidad independiente, separada del resto de Fuerteventura. No sólo establece una frontera el istmo arenoso de La Pared, sino que tradicionalmente también se levantaban barreras sociales entre sus pobladores y los del resto de la isla.

En la Península se distinguen dos sectores topográficos bien distintos, el llamado Istmo de La Pared y el Macizo de Jandía.

El primero se caracteriza por presentar un relieve poco accidentado, con formas alomadas y valles poco encajados, aunque destacan algunos cerros de mayor altitud y de pendientes más acentuadas. La costa oriental del istmo es

baja y con playas de arena, mientras que al oeste es acantilada. Además, desde La Pared y Matas Blancas hasta el barranco de Pecenescal, el istmo está cubierto por arenas, *el jable*.

Figura V.11 Península de Jandía



Al sur, superado el Istmo de La Pared, se abre el Macizo de Jandía, una dorsal que divide la península en dos vertientes bien diferenciadas. La de

barlovento, con una costa baja y arenosa, que enlaza con un talud cóncavo de pendiente media, y un escarpe superior donde se alcanzan las mayores cotas de la Isla, con el Pico de La Zarza, a 807 metros de altura. Y la de sotavento, que se caracteriza por una red de valles estrechos y cortos que, partiendo del escarpe ya citado, se disponen perpendiculares entre aquéllos y la costa. Las degolladas ofrecen el paso natural necesario para comunicar ambos sectores. Los interfluvios que limitan estos valles enlazan con una estrechísima llanura litoral colgada a 10 metros sobre el actual nivel del mar. Esta última se ensancha hacia la Punta de Jandía, al sur. En este sector las desembocaduras de los barrancos se utilizaron históricamente como embarcaderos desde los que se enviaban los productos que allí se obtenían, fundamentalmente ganaderos, pues desde la etapa preeuropea la península estuvo dedicada exclusivamente a esta actividad, aunque la explotación de la orchilla y la actividad pesquera diversificaron algo más la especialización productiva de esta zona después de la colonización.

La configuración comarcal de la isla, que hemos descrito anteriormente, se caracteriza por la combinación de formas viejas y jóvenes, que son el resultado de la interacción entre el volcanismo reciente y la acción de los procesos erosivos, y por el predominio de escasas pendientes, lo que perfila un territorio compartimentado, carente de grandes contrastes.

En consecuencia, la topografía facilita las comunicaciones interiores y limita, en gran parte, las paralelas a la costa, dado que esta última se vuelve escarpada en algunos sectores, lo que obliga a llegar a ella por vías transversales al eje principal, por medio de caminos que se desarrollan por los cauces de los barrancos, desde el interior insular hasta sus desembocaduras. Se dibuja, por tanto, un esquema que diferencia dos comportamientos: uno lineal, en el interior, y otro perpendicular a éste, el que conecta con los sectores costeros. Ambos comportamientos definen, en su conjunto, una estructura semejante a la de espina de pez.

Un recorrido por el territorio insular que iniciásemos a pie en cualquier punto de penetración a través del cauce de un barranco nos permitiría advertir la monotonía de las formas, el escaso contraste de colorido, el penoso ascenso

hasta las vegas del interior y, en ese punto, la reducida extensión de los campos cultivados, compartimentados en una serie de hoyas y fondos de valle. Como si de un palimpsesto se tratara, en el que el desarrollo turístico hubiera atenuado las huellas de la difícil supervivencia de los majoreros del pasado, reconoceríamos también, el trazado a cordel de los antiguos caminos carreteros que, a modo de cintas, dieron la necesaria articulación a ese antiguo manuscrito en que se convierte ante nuestros ojos la geografía insular.

V.1.2 El modelo de comunicaciones terrestres de Fuerteventura: al ritmo del lento caminar de los camellos

El lento caminar de los camellos marca el compás de la historia de la llamada *isla tranquila*. Desde principios del siglo XV hasta finales del XIX las vías de comunicación majoreras se desarrollaron débilmente, manteniendo un trazado caminero estable, típico de las redes en islas de morfología llana, centrado en la permanencia de unos ejes históricos y nudos de comunicación que enlazaban los núcleos del interior insular. Por tanto la estructura de la red de caminos majoreros responde al de una isla llana, grande, poco poblada, señorial con escasos recursos y periférica.

La red primigenia se centró en torno al Macizo de Betancuria, lo que respondía a una estrategia territorial basada en la defensa militar de la isla. Betancuria es el nodo principal del que parten y al que llegan todas las vías primigenias. A lo largo del Antiguo Régimen se consolidó otro eje, el norte-sur, que conectaba La Oliva, Tetir, Casillas del Ángel, Antigua y Tuineje. La especialización cerealística primó el desarrollo de núcleos como La Oliva o Antigua, que se convirtieron en los nuevos centros económicos en torno a los cuales giraba toda la actividad majorera. Esta línea guía determinó el sentido de la red insular, desde ese momento hasta la aparición a finales del XVIII, y consolidación en el XIX, de Puerto Cabras, que volcó todo el sistema, por primera vez, hacia la costa, acaparando el protagonismo que al comienzo de la historia insular obtuvo Betancuria, como nodo y capital principal de la isla.

La disposición de las cuencas hidrográficas, las unidades naturales de ocupación histórica que acogieron una gran parte del poblamiento, permitió la comunicación entre cuencas vecinas a través de los llanos interiores y las degolladas. Se dibuja por tanto un esquema longitudinal Norte-Sur en el que los llanos y vegas funcionan como espacios articuladores de las rutas. Por último la abundancia de calas, bahías, embarcaderos y bocabarrancos en toda la línea de costa suple las deficiencias de la red de comunicaciones terrestre y une la isla con los distintos puertos de cabotaje, o con el exterior.

La evolución de esta 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 que ofrecía -ligado a la accesibilidad de los núcleos y a la movilidad de la población- tuvo en Fuerteventura grandes desequilibrios, lo que llevó aparejado un desigual desarrollo socioeconómico de la isla, facilitando el relativo progreso del centro-oeste insular y el atraso del resto.

En general, la accesibilidad que proporcionaba fue limitada, prácticamente desde el XVI hasta finales del XIX y, en consecuencia, el servicio que prestaba así como los canales de salida de productos ligados al desarrollo económico, fueron cuanto menos escasos (Santana, A. y Moreno, C., 1995:153).

V.1.3 El proceso de construcción de las vías de comunicación mayoreras

V.1.3.1 La apertura de los primeros caminos: los majos y sus ganados

El desarrollo de la red de caminos en la etapa preeuropea estuvo ligado, obviamente, al proceso de adaptación al medio insular y a su aprovechamiento. El suministro de agua potable, la proximidad a tierras fértiles, el aprovisionamiento de materias primas, la cercanía al mar, la inmediación a pastizales para el ganado, o el control de las atalayas fueron los principales factores que condicionaron la elección de los asentamientos mayoreros (Cabrera, J. C., 1996:121). En función de la localización de estos factores los majos diseñaron los itinerarios de los primeros caminos de la geografía insular.

Al igual que ocurre con el resto de las islas, es difícil saber a ciencia cierta el número de pobladores de Fuerteventura antes de la conquista, aunque la disponibilidad de recursos y las frecuentes razzias a las que fueron sometidos permite suponer que nunca fueron muchos⁹. El conquistador normando Gadifer de la Salle, tras su primera incursión a Fuerteventura, regresó a la isla de Lobos sin haber visto una sola persona¹⁰. Más tarde en su irrupción por el barranco de Ajuy hacia Río Palmas, apareció por primera vez un grupo de entre cuarenta y cinco y cincuenta personas que atacaron a unos castellanos que los acompañaban¹¹. Posteriormente, en enero de 1405 sólo serán algo más de cien los que con sus jefes recibieron el bautismo ante Jean de Bethencourt¹².

Estos pocos pobladores, debido a la escasez de precipitaciones y a las frecuentes sequías, desarrollaron *un proceso de especialización ganadera... la única actividad viable en ecosistemas semiáridos con lluvias impredecibles* (Cabrera, J. C., 1996:36). La cabra era, y sigue siendo en la actualidad, el animal doméstico más numeroso de la isla¹³. La mayor parte de la superficie insular resultaba aprovechable para la alimentación de rebaños de este tipo de animales y, así, hay constancia de este uso en los malpaíses y los sectores más elevados, como el Macizo de Betancuria o los cuchillos orientales. Por último, la península de Jandía era el territorio de forrajeo tradicional más importante de Fuerteventura. Una gran concentración de manantiales y una cubierta vegetal rica y diversa hacían de este espacio uno de los sectores potencialmente más ricos del espacio insular. La presencia de numerosos yacimientos preeuropeos delata la gran ocupación de la zona y el uso ganadero que primó en aquellas tierras.

La gestión de los numerosos ganados de la isla generó tareas que aún hoy se realizan, tal es el caso de las *apañadas*, una herencia de la organización ganadera anterior a la Conquista. Abreu y Galindo afirmó que el ganado "*anda*

⁹ "... que solía tener mucha población, pero varias en múltiples ocasiones ha sido apresada y reducida a servidumbre y cautiverio en tierras extrañas, y actualmente hay poca gente" (*Le Canarien*, 2003 [1402-1408]:130).

¹⁰ *Le Canarien*, 2003 [1402-1408]:17.

¹¹ *Le Canarien*, 2003 [1402-1408]:70.

¹² *Le Canarien*, 2003 [1402-1408]:388.

¹³ *En la isla hay gran cantidad de cabras, tanto domésticas como montaraces, y a partir de ahora cada año se podían coger treinta mil* (*Le Canarien*, 2003 [1402-1408]:141).

*suelto por toda la isla; y (sus habitantes) cuando querían tomar algún ganado, se juntaban y hacían apañadas que llaman gambuesas*¹⁴. Esta práctica se realizó en casi todas las islas hasta bien entrado el siglo XIX y pervivió como tal hasta mediados del siglo pasado. Actualmente, las apañadas sólo revisten importancia en Fuerteventura, aunque se conservan vestigios de estas prácticas pastoriles en Lanzarote, El Hierro, La Palma y La Gomera. En síntesis, consisten en la recogida del ganado de *costa* en antiguos corrales de piedra denominados *gambuesas*. Con el término *costas* se designan en Fuerteventura a las tierras improductivas destinadas a la suelta del ganado. El espacio improductivo y yermo de las *costas* no puede rentabilizarse de forma directa. Por ello, el pastor o ganadero, debido a las dificultades orográficas, a la escasez de suelos de los malpaíses, los arenales y los macizos antiguos, utiliza estos eriales de forma inteligente, como reserva ganadera que, en determinados niveles de explotación, le reporta beneficios. Gracias a la suelta de cabras obtiene alimentos como la leche o la carne. El animal se convierte en el catalizador de la transferencia de energía territorial y, por tanto, proporciona recursos que sin aquél no obtendría (Gil, J., *et al*, 2004:115).

Aparte de las actividades ganaderas, tanto el marisqueo como la pesca se encuentran documentadas en Fuerteventura¹⁵ y tienen su reflejo material en los numerosos concheros localizados en el litoral de la isla, así como en los asentamientos y poblados.

En cuanto al hábitat *podríamos decir que la isla de los majos... estaría formada por numerosas aldeas de pequeño tamaño (de 5 a 10 casas o cabañas), como término medio, constituyendo conjuntos dispersos sobre toda la geografía insular* (De León, 1987:171).

La dispersión por toda la isla de estos pequeños núcleos viene impuesta por la necesidad de optimización de los escasos recursos. En función de los datos que hoy se conocen, la obtención de agua potable es el principal factor en la elección de la ubicación de los asentamientos. Por tanto, las cuencas de los

¹⁴ Abreu y Galindo, Fr. J. de, 1977 [1632]:59.

¹⁵ *Eran grandes nadadores, y a palos mataban los peces Tienen gran abundancia de marisco en la costa, y muy bueno, de burgaos, percebes y clacas, marisco sabroso y delicado*" (Abreu y Galindo, Fr. J. de, 1977 [1632]:56).

barrancos van a ser una de las principales unidades poblacionales¹⁶. En ellas los núcleos se sitúan a medio camino entre la costa y el interior¹⁷. Los jables y malpaíses junto a posiciones en lugares elevados son también otro tipo de emplazamientos donde se desarrollan algunos asentamientos, casi todos vinculados a las actividades pastoriles. En la isla de Lobos no se conservan vestigios de ocupación preeuropea. Se conforma, en definitiva, una estructura poblacional dispersa adaptada a la posesión de agua y de pastos.

Figura V.12 Apañando en Janey



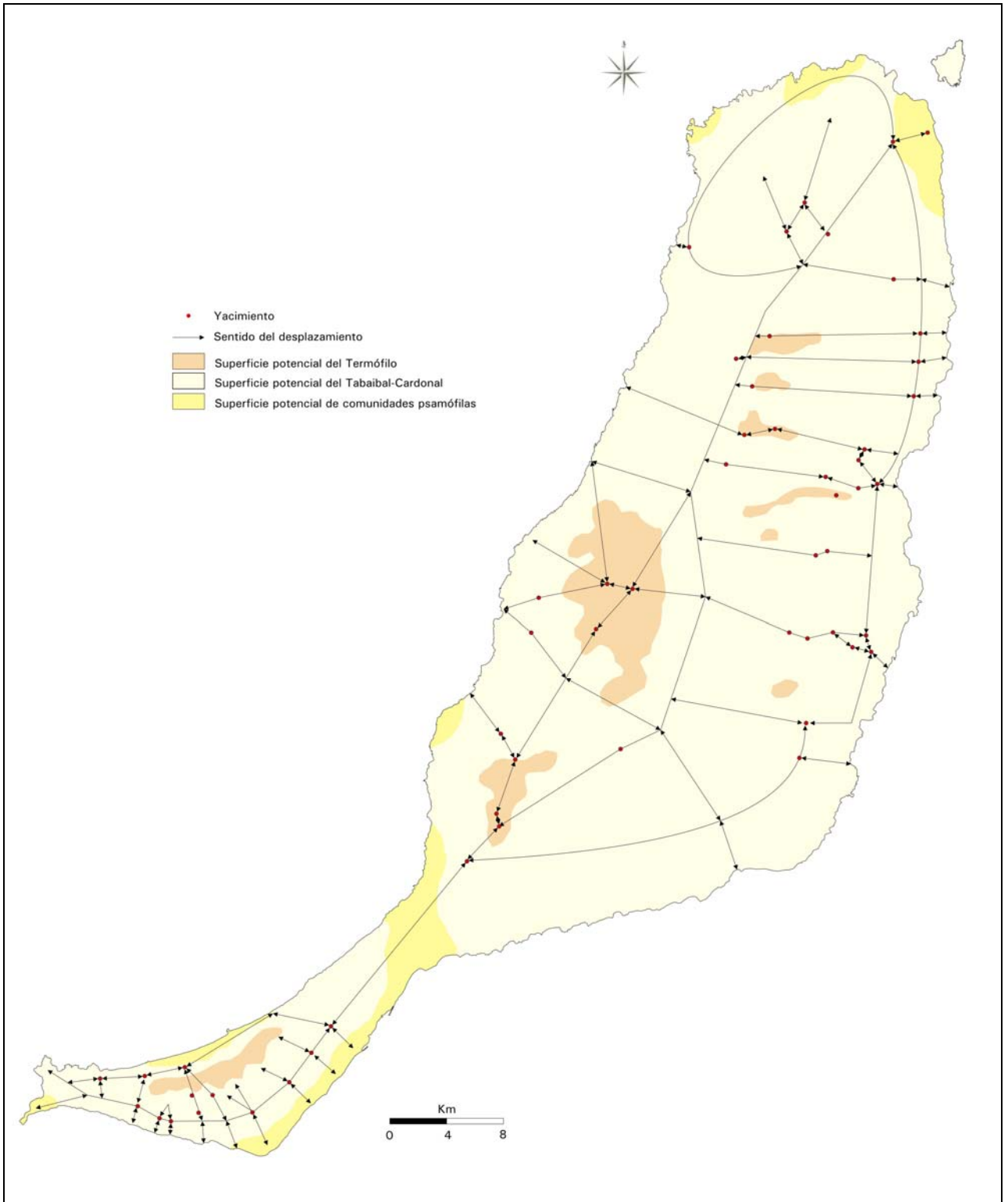
¹⁶ Cabrera, J. C., (1996:130) cartografía veinticinco asentamientos en barrancos destacando con una mayor densidad de núcleos los de Tinojay, Río Cabras, Muley, de la Torre y los del Macizo de Betancuria. Habría que añadir los de los valles del Macizo de Jandía.

¹⁷ *La distancia hasta el litoral es bastante reducida para el aprovisionamiento cotidiano de moluscos marinos y demás especies... Por otro lado los valles representan vías de comunicación y tránsito entre las zonas costeras y la gran llanura central de la isla, de modo que los núcleos de población ocupan una posición centralizada idónea para acceder a las distintas áreas de pastoreo, minimizando los esfuerzos requeridos para el desplazamiento de los ganados y sus cuidadores* (Cabrera, J. C., 1996:129).

La localización de los asentamientos y la disponibilidad de recursos marcan el trazado de las vías de comunicación terrestres. La escasa capacidad técnica que poseían limitaba la transformación y mejora de los caminos, que no pasaban de ser sendas o veredas estrechas adaptadas al paso humano y del ganado. Como se observa en el esquema de comunicaciones de la sociedad preeuropea, figura V.13, la red de comunicaciones terrestre que pudo establecerse aprovechó las rutas de paso naturales, que conforman las llanuras interiores, para enlazar las distintas comarcas de la isla. Un eje central norte-sur, desde lo que hoy es La Oliva, hasta la península de Jandía, cruzaba el centro insular y vertebraba los posibles desplazamientos, facilitando el tránsito entre las distintas zonas de pastoreo y los asentamientos principales. Desde la costa y a través de las cuencas de los barrancos se desarrollaron vías de comunicación que enlazaban las primeras con la línea central.

En esta etapa, la isla no ofrecía grandes obstáculos a las comunicaciones pero los escasos efectivos poblacionales no consolidaron una red de caminos potente y estable. En definitiva, un esquema global de comunicaciones de gran amplitud pero de baja intensidad de uso.

Figura V.13 Esquema de comunicaciones de la sociedad preeuropea



V.1.3.2 El escaso dinamismo de la red. Siglos XV y XVI

Desconocemos casi por completo la realidad de aproximadamente dos siglos de la historia de Fuerteventura, desde la época de su conquista, entre 1402 y 1405, hasta 1578¹⁸, *pues los acuerdos del Cabildo hasta hoy no han sido hallados, y son precisamente estos acuerdos los que mejor podrían revelarnos los problemas económicos de aquella sociedad en fase de constitución y afianzamiento* (Roldán, R., 2002:23). Para los primeros años son importantes los datos aportados por los cronistas, brevemente ofrecen una imagen de la isla en la que destacan aspectos como la falta de grandes masas forestales, exceptuando los palmerales, la abundante presencia de cabras, aves y de sal y la profusión de puertos en sus costas¹⁹.

Tras los conquistadores fueron llegando repobladores andaluces, normandos y extremeños, además del importante contingente morisco introducido en la isla como botín de las cabalgadas a Berbería. En estos momentos se comenzó a definir el inicial sistema de asentamientos basado en la dispersión determinada por la búsqueda de tierras aptas para el cultivo, la continuación de la dedicación ganadera y las necesidades defensivas.

¹⁸ De este año son cuatro extractos de los protocolos notariales, rescatados por Lobo Cabrera (1990), que abarcan desde el citado año hasta 1606. Dichos protocolos proporcionan destacada información sobre el desarrollo de la vida en la isla, las actividades económicas y la estructuración del espacio insular.

¹⁹ *La isla de Erbania, llamada Fuerteventura, mide veinticuatro leguas francesas de largo y siete de ancho, y en determinado lugar sólo mide una legua donde hay un muro grande y ancho que atraviesa todo el país de un mar al otro, y al parecer se encuentra cerca una cantera de lapislázuli, que hemos visto y encontrado, pero no sabríamos valorarla. El terreno no está tan cubierto de grandes árboles como las islas ya citadas, pero está todo lleno de arbustos que producen una leche muy medicinal a modo de bálsamo, y de muchos otros árboles que dan dátiles, olivas, almáciga y otras cosas muy extrañas. En la isla hay gran cantidad de cabras tanto domésticas como montaraces, y a partir de ahora cada año se podrán coger treinta mil y aprovechar su carne, su piel y su grasa; la carne de estas cabras es igual de sana, pero más tierna y sabrosa, que la de nuestro cordero. Por el lado del océano hay gran abundancia de sal, y por el otro lado hay unos emplazamientos muy buenos para poner eras de sal. Hay buenos manantiales de los que mana suficiente corriente para instalar molinos que muelan con cubo en cuatro o cinco lugares. El terreno alterna llanos y montañas y se puede cabalgar por todas partes, salvo por algunas montañas formadas por grandes rocas. Abundan pajarillos, garzas, avutardas, unos pájaros de río con un plumaje distinto al de los nuestros, grandes palomas con la cola moteada de blanco, y una increíble cantidad de pichones de palomar, aunque los halcones acaban con ellos, codornices, alondras, e innumerables aves de otras clases: y hay una especie de pájaros, blancos y del tamaño de una oca que andan continuamente alrededor de la gente y no dejan ninguna basura, la población es escasa y solo se alimenta de carne y de leche. Hombres y mujeres son de estatura elevada y de convicciones muy firmes, siendo muy difícil capturarlos vivos, pues entre ellos tienen por norma que si alguien es apresado por los cristianos y vuelve a caer en sus manos lo matan sin remisión. Hay muy buenos puertos para navíos pequeños en cualquier época del año. Por la parte sursudoeste las tierras distan doce leguas de la Gran Canaria y, en el otro extremo, por el noroeste, cuatro leguas de la isla de Lanzarote (Le Canarien, 2003 [1402-1408]:138, 141).*

La primera organización del territorio la realizó la clase conquistadora militar, estableciendo una ordenación puramente defensiva en función de la configuración natural de la Isla. Tierra adentro eligieron un estrecho valle del Macizo de Betancuria de difícil acceso y fácil defensa. Se instalaron en Río Palmas y luego, aguas arriba, ubicaron la villa de Santa María de Betancuria, desde ese momento centro de la clase señorial, funcionarial y del clero. La Villa se convirtió en la capital de la isla y nudo principal del territorio del que partían los caminos que la unían con los nuevos núcleos que van surgiendo en torno a ella, vinculados con la explotación de las nuevas y escasas tierras de cultivo. Así van apareciendo, el Valle de Santa Inés y los Llanos de la Concepción, Antigua, Tetir y La Oliva hacia el norte, y Pájara y Tuineje, asentamientos moriscos, al sur. Las costas ofrecían buenos fondeaderos y puertos, destacando en este primer momento el de la Peña, la puerta de entrada a la colonización. El litoral permaneció sin asentamientos estables y todo el desarrollo insular estuvo sometido al esquema defensivo inicial²⁰.

Las pautas económicas heredadas de la etapa anterior y el desarrollo de la agricultura cerealista apenas trastocaron la economía de subsistencia surgida a partir de 1405, que conservó unos patrones de asentamiento en estrecha dependencia del pastoreo, que siguió siendo la actividad principal. Muchos de los núcleos preeuropeos mantuvieron su nivel de ocupación por una población resultante de la fusión entre los majos supervivientes y los colonos normandos y andaluces. Como los majos no cultivaban la tierra, al menos en ese momento, no surgió conflicto alguno en cuanto a la posesión de la misma. Los aborígenes continuaron dedicándose al pastoreo o se transformaron en sirvientes de los europeos.

Desde 1477 Fuerteventura fue de soberanía y administración señorial, por lo que la isla fue pasando de unas manos a otras, hecho que indudablemente repercutió en su desarrollo, ya que padeció *el rigor del carácter de unos señores*

²⁰ Al conformar el espacio mayorero dentro de unos límites defensivos naturales en el centro de la Isla, los conquistadores cerraron herméticamente los cauces de una economía marina y, en tiempos de grandes hambrunas, no vislumbraron el almacén ictiológico de sus costas. La centralización en Betancuria arrastró un espacio cerrado y aislado del resto de la Isla, sobre todo en la costa oriental propicia para la habitabilidad, comercio y pesca. Esta cerrazón produjo, a la larga, la desconexión con el mundo y el abandono más espantoso (Martínez, V., 1980:23).

*necesitados de enarbolar su poder ante la Corona y ante sus propios vasallos*²¹ a través de diferentes impuestos, lo que ocasionó que *a lo largo de la dilatada historia del Señorío, los tribunales isleños y de la Corte, verán llegar hasta sus salas gran cantidad de quejas, demandas y pruebas del abuso señorial... Casi cuatrocientos años de pleitos, con breves intervalos de pacífica convivencia que, definitivamente, sólo vendría a resolverse con la propia extinción de los señoríos*²². El régimen de señorío propició una continua sangría de recursos humanos y económicos así como un atraso socio-cultural en un gran sector de su población.

Para el análisis de la población en el siglo XV, concretamente a mediados de este siglo, sólo hay estimaciones que señalan una cifra máxima de aproximadamente 1.200 personas²³. Se interpreta que hubiera tan escasa población por la carencia de asentamientos, la ausencia de los señores de Fuerteventura hasta 1479, la pobreza endémica de la isla, las emigraciones a las otras islas recién conquistadas o la desaparición paulatina de las razzias que los señores de la isla hacían a África. Todo ello justificaría el estancamiento o escaso incremento que tuvo la población también durante este siglo.

Por tanto, el desarrollo de la red de comunicaciones terrestre tampoco fue relevante, centrándose en los caminos que unían la Villa con los nuevos núcleos poblacionales y en la pervivencia de las antiguas veredas pastoriles. El escaso dinamismo económico y administrativo hace pensar que las vías se mantenían sólo a fuerza de usarlas.

Durante el siglo XVI la situación apenas sufre cambios. Así, todos los autores de fines del citado siglo, que en sus descripciones y relatos se ocupan de Fuerteventura, coinciden en señalar que la base económica de la isla es la agricultura complementada o enfrentada a la ganadería. A estas dos actividades habría que añadir el comercio, *al exportar no solo el remanente de sus cosechas, sino ganado de diverso tipo -cabras, ovejas, vacas, caballos, asnos y camellos- y orchilla. Estas exportaciones y la necesidad de importar artículos necesarios para*

²¹ Bruquetas de Castro, F., 1994:579.

²² Bruquetas de Castro, F., 1994:580.

²³ Martínez, V., 1979.

el sustento de la población, justifican la presencia de una nómina importante de mercaderes de diverso origen que transitan por la isla, aún cuando tengan su residencia habitual en Tenerife o Gran Canaria. Igualmente la habilitación de surgideros y calas en las bandas de barlovento y sotavento de Fuerteventura justifican este acerto lo mismo que la presencia de barcos de distinto tipo en sus radas (Lobo, M., 1990:34).

Los cereales constituían la base alimenticia de la población cultivándose principalmente en las vegas controladas por el Cabildo. Existían vegas, representadas en la figura V.14, en La Matilla, Tetir, Río de Palmas, Tiscamanita, Agua Salada, Agua de Bueyes, Valle de Santa Inés y en el Llano (Lobo, M., 1990:36).

La cabaña ganadera era muy importante y permitía abastecer a la población de leche, queso, carne y manteca. Además, los animales se utilizaban como medio de transporte, especialmente los camellos, y como fuerza de trabajo, bueyes, caballos y potros, a la vez que permitían con sus productos (lana y cuero), fabricar artículos para abrigarse y calzarse (Lobo, M., 1990:43).

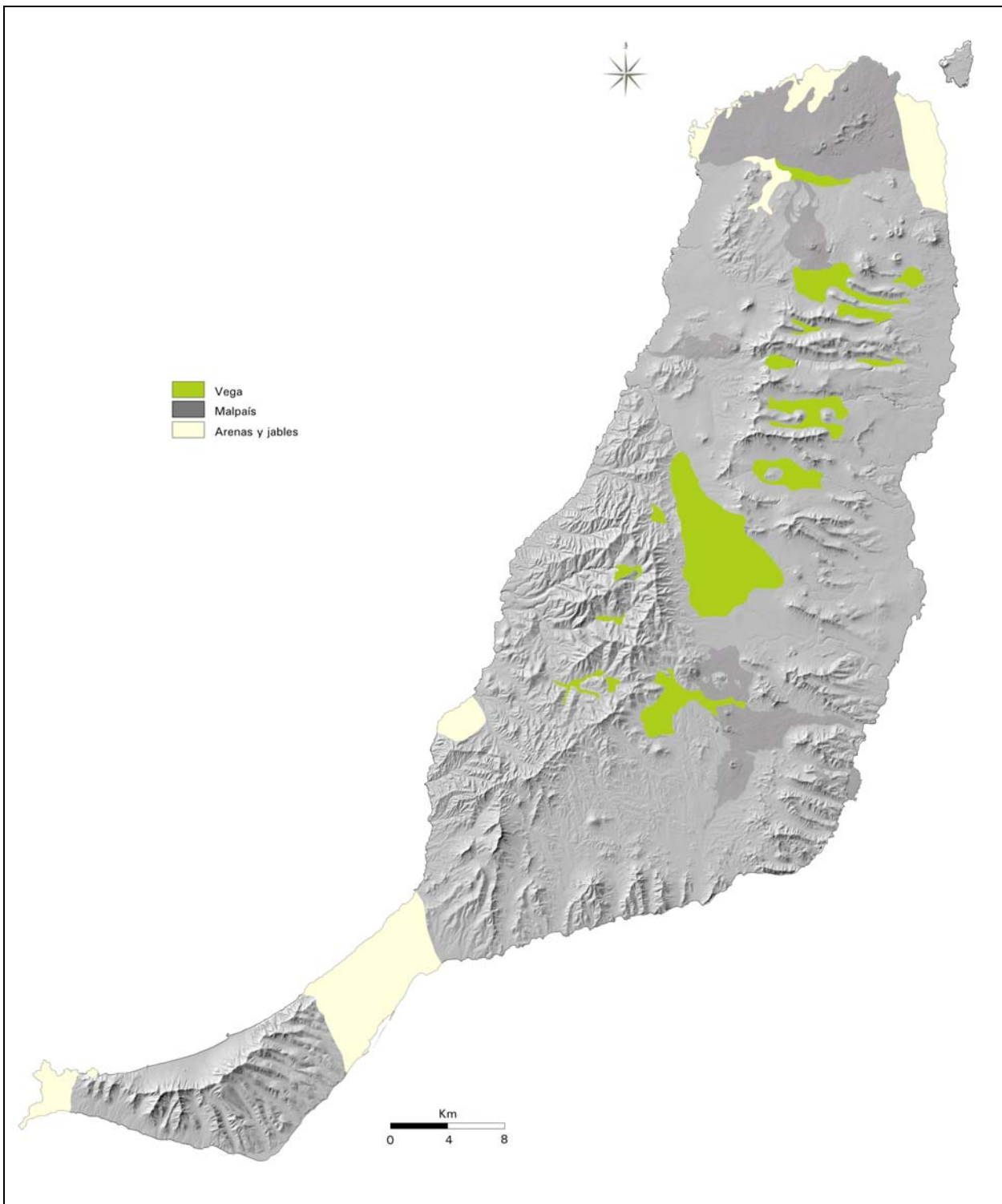
Estas actividades no aseguraban el desarrollo de una vida estable para sus moradores. Así a finales de siglo, concretamente en 1593²⁴, aparece documentado otro de los *endemismos* de la historia de Fuerteventura²⁵, el hambre. Desprovista de grano para su sustento, se producen graves consecuencias para la población y emigra una gran parte de sus habitantes. Para colmo de males, ese mismo año se produce la invasión mora del pirata berberisco Xaban Arraez, que como consecuencia de la escasez de defensores se adentra fácilmente en la isla y tras saquear las aldeas vecinas llegó hasta Betancuria, cuyos escasos defensores huyeron a la Vega de Río Palmas. Se llevó cautivos a más de sesenta de sus moradores y quemó la Villa²⁶.

²⁴ Un año antes el ingeniero Torriani alertaba del *peligro que en cada año está expuesta la gente de Fuerteventura, por tener la isla por toda su costa mil puertos y calas y playas donde los enemigos, tanto moros como turcos e ingleses, pueden desembarcar, y después por camino llano y fácil, emprender marcha a la villa, sin ningún impedimento (porque en toda esta isla no hay más de dos mil almas, de las cuales solamente trescientas personas pueden pelear; y éstos, por ser pocos, no bastan para defender tantos lugares en la costa del mar, muy lejos de la villa)* (Torriani, L., 1978 [1592]:86).

²⁵ Roldán, R., 2002:11.

²⁶ Este hecho es en parte la causa de la escasa documentación que sobre la isla se tiene de esta época.

Figura V.14 Localización de las principales vegas agrícolas en el siglo XVI



Durante los siglos XV y XVI por tanto, el crecimiento demográfico es casi inapreciable. Las adversidades fueron constantes ya que la economía de subsistencia que imperaba se basaba en la ganadería, en poca agricultura y en el marisqueo, actividades sometidas a la anarquía de los regímenes climáticos que siempre han afectado a la isla²⁷. Por tanto, la poca población que residía en un territorio de baja capacidad, cual era el de Fuerteventura a finales del siglo XVI²⁸, tan sólo daba lugar a un poblamiento de tipo rural²⁹.

En cuanto a la tipología de los asentamientos y atendiendo a criterios demográficos, categoría administrativa, tipo de actividad y localización respecto a los recursos, establecemos para la isla cinco tipos en esta fecha: centro agrícola comarcal, centro agrícola local, caserío agrícola primario, caserío agrícola secundario y caserío pesquero.

En la primera categoría se agrupan entidades donde se centralizan actividades administrativas, que poseen un número elevado de casas, y que se dedican a la producción de cereales u hortalizas y con algunas cabezas de ganado. Aquí encontramos únicamente a la villa de Betancuria, capital y centro neurálgico de la vida insular.

La segunda categoría agrupa a aquellos asentamientos dependientes de la anterior, que se caracterizan por poseer un número escaso de casas y tener una notable dedicación agrícola y ganadera. Pájara, Vega de Río Palmas, Valle de Santa Inés, Antigua y La Oliva integraran esta clase. Las dos siguientes categorías agrupan a aquellos caseríos agroganaderos, dispersos por la isla y que se diferencian entre ellos por el número de unidades habitacionales que reúnen, en cualquier caso, todos estos pueblos son de escaso tamaño y sus viviendas

²⁷ Thomas Nichols, mercader de azúcar, describe la isla en 1583 de la siguiente forma: *es medianamente fértil en trigo y cebada, y también en vacas, cabras y orchilla. En la parte del Norte tiene una isla pequeña, a una legua de distancia de la misma isla grande, con un canal entre las dos, navegable para toda clase de navíos: esta isla se llama Graciosa. Tanto Fuerteventura como Lanzarote tienen poco vino de su propia cosecha* (Cioranescu, A., 1963:122).

²⁸ Torriani, en la visita que hizo a la isla a fin de estudiar la manera de fortificarla, señala que *en toda esta isla no hay mas de dos mil almas, de las cuales solamente trescientas personas pueden pelear* (Torriani, L., 1978 [1592]:86). Según su relato se observa que la isla estaba casi deshabitada, a excepción de Betancuria que dispone de unas 150 casas, tal vez una exageración.

²⁹ Al mismo tiempo *carecen de una burguesía comercial, dado que la elevada tasa de retribución que supone la aplicación del quinto señorial impide en estos primeros momentos la acumulación de capital. La población vivió esparcida en aldeas de muy corto vecindario, asentada en valles y zonas de tierra cultivable y, sobre todo, dotadas de agua imprescindible. Son municipios que no entrarán en la fase dinámica y de tipo mercantil que caracterizará casi desde sus comienzos a los de realengo* (Roldán, R., 1995:262).

tienen unas condiciones precarias. Por último, en las cercanías de los principales puertos de la isla se localizan algunas viviendas o chozas destinadas al aprovechamiento pesquero, estos asentamientos solían tener un carácter estacional³⁰.

La distribución de los pueblos y el acceso a los recursos que la isla proporcionaba dibujan para finales del siglo XVI un nuevo modelo de comunicaciones terrestre. Como se aprecia en las figuras V.15 y V.16, el núcleo principal de la red se halla en torno al macizo de Betancuria. La Villa es el punto neurálgico desde donde se van a estructurar los principales caminos de la isla. De ella parten las vías de primer orden al Valle de Santa Inés al norte, a Antigua al este, a los Llanos de Santa Catalina al oeste y a Vega de Río Palmas, Puerto de la Peña y Pájara al Sur. Por tanto, estos caminos principales comunican la capital insular con los principales núcleos satélites y con el exterior.

Esta red betancuriana, de corto alcance longitudinal, enlazaba mediante un camino de segundo orden, a través de Pájara, con Tuineje y, siguiendo un eje sur-norte por la llanura central, con las vegas más fértiles del centro y norte hasta La Oliva. Esta segunda línea guía de las comunicaciones, que enlaza los sectores interiores de la isla, es la embrionaria de la que será la vía principal de comunicación de la isla hasta finales del siglo XX. El resto del espacio insular aparece surcado por numerosas sendas de tercer orden que sirven para unir los caseríos con las zonas de pastoreo³¹, de pesca o marisqueo o con los puertos o embarcaderos. La profusión de estos últimos se justifica por el fácil acceso a estos espacios y no porque den servicio a un gran contingente poblacional. De hecho, la isla en aquellos momentos estaba prácticamente vacía.

Se conforma así una red interior más densa en el macizo de Betancuria y lineal en la llanura central. Las costas, el norte de la isla y el territorio al sur de Tuineje, el 75% de la superficie insular, aparecen como grandes vacíos poblacionales unidos por estrechas sendas.

³⁰ En estos enclaves también se aprovisionaban de agua y sal los navíos que realizaban cabalgadas en Berbería, aprovechando también para realizar pesquerías que después salaban para su conservación.

³¹ La actividad pastoril se desarrolló casi por toda la isla. Los ganados pastoreados o guaniles ocupaban los jables,

Figura V.15 Red de caminos de Fuerteventura en el Siglo XVI

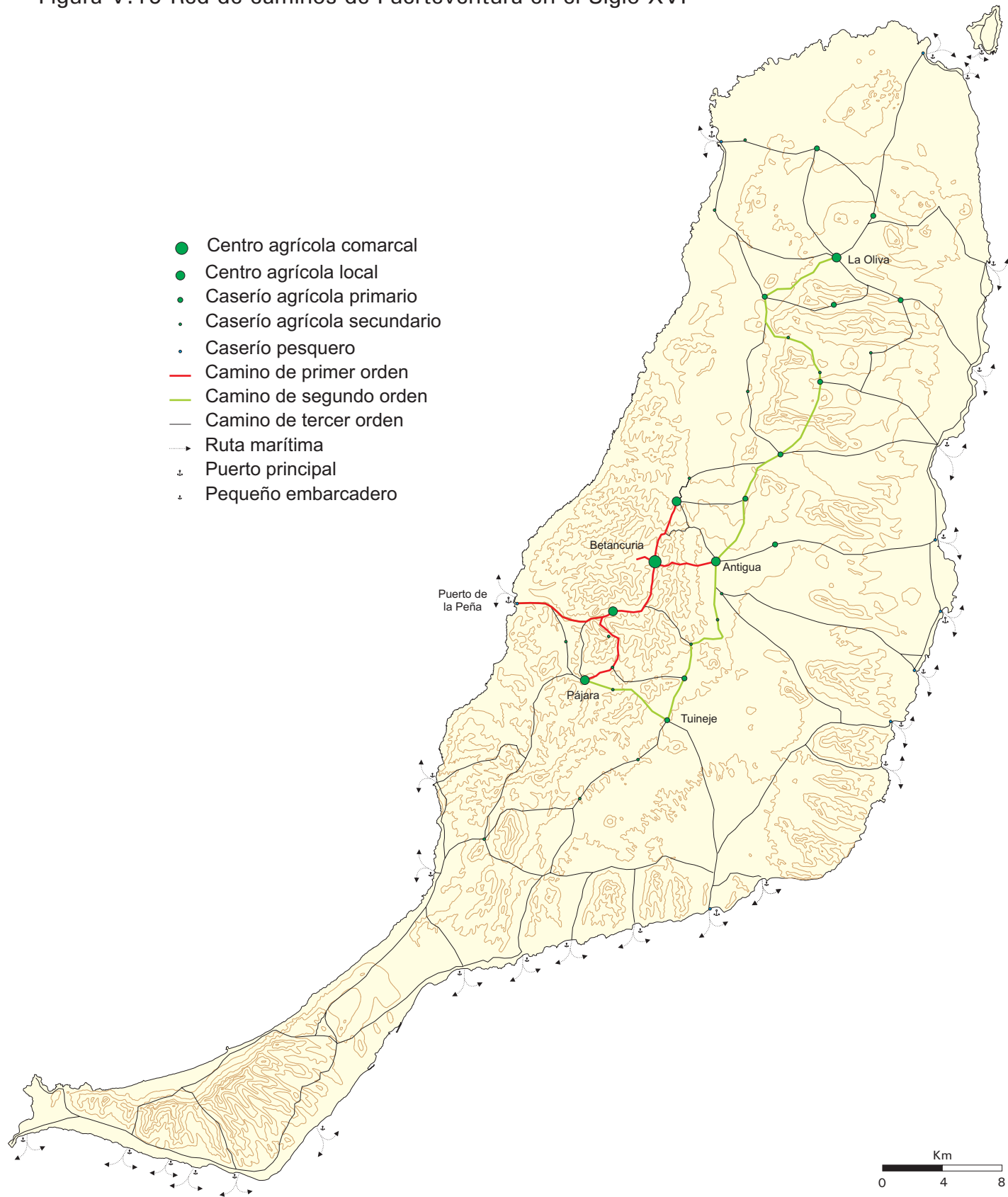
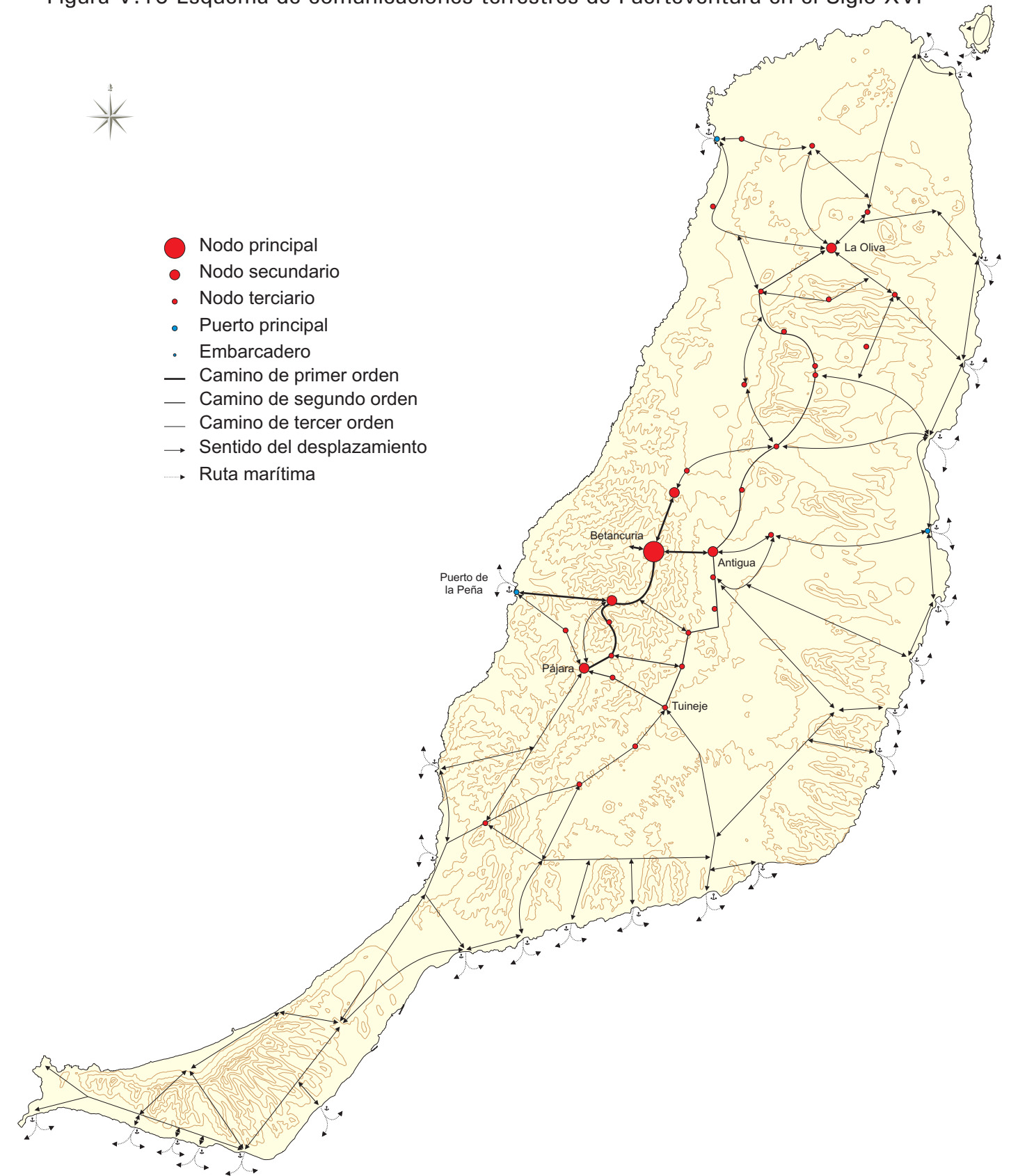


Figura V.16 Esquema de comunicaciones terrestres de Fuerteventura en el Siglo XVI



La red de puertos y embarcaderos era abundante. Lobo Cabrera (1990:43-44) detalla para esta época los siguientes: *en ambos lados de Fuerteventura nos encontramos con estos puertos, desde Corralejo a Jandía. En la parte de barlovento se hallaban los de la Peña o Peña Horadada, que es el más concurrido por su cercanía a la Villa, seguido por los del Roque y Roque de Mascona al norte; en la banda de sotavento, en dirección norte sur, se encontraban los de La Herradura, Río de Cabras, Pozo Negro, la Pared y el de la casa de la Señora; por estos últimos situados en la península de Jandía se exportaba la mayor parte del ganado y de la orchilla. La salida de los productos por estos puertos dependía de la productividad de la zona de irradiación, de ahí que por algunos se embarcara solo ganado y por otros orchilla y cereal.* La funcionalidad de estos puertos en el ámbito comercial era casi exclusivamente al servicio del cabotaje insular, comunicando Fuerteventura con la isla de Tenerife y con Gran Canaria, fundamentalmente, aunque también existió comunicación con los archipiélagos portugueses del norte. Los puertos no se utilizaban para comunicar distintas zonas de la propia isla.

Además de los más importantes, ya mencionados, como se observa en las figuras V.15 y V.16, la costa oriental de la isla es un continuo de radas, playas o caletas, donde es posible el desembarco. Todas estas puertas naturales fueron utilizadas tanto para la salida de las cabalgadas a Berbería como para la entrada de los piratas o corsarios, lo que acortaba la distancia que existe entre estos emplazamientos costeros y los asentamientos situados muy al interior.

La isleta de Lobos nació para la historia en los albores de la conquista de Canarias, en los primeros años del siglo XV, cuando la escuadra capitaneada por el normando Gadifer de la Salle desembarcó con el propósito de avituallarse de carne, grasa y cueros procedentes de la colonia de focas monje que se solazaban en sus playas. La situación estratégica del islote, en la ruta de los barcos que venían de Europa, y la ausencia de habitantes que defendieran sus costas convirtió a Lobos, en un nido de piratas que usaban la isla como lugar de refugio y descanso. La ausencia de agua potable condicionó que se mantuviese

malpaíses y los numerosos terrenos baldíos.

despoblada hasta la mitad del siglo XIX. A lo largo del tiempo y por aquellas visitas temporales, se generó en la pequeña isla un sendero que la circunvalaba obedeciendo principalmente a la explotación de los recursos costeros, pesca y marisqueo. Además de aquel sendero circular, un ramal lo comunicaba con la cima de la caldera, máxima altura y perfecta atalaya, donde los corsarios ponían *vigías encima de la montaña, y dejando las naves al ancla cerca de esta montaña, por no servir el puerto más que para lanchas y naves pequeñas. Cuando en fin se van de aquí, dejan sobre aquella montaña cartas puestas dentro de una caña, que hincan en tierra, para que sirvan de aviso a sus demás compañeros y seguidores que deben llegar detrás de ellos* (Torriani, L., 1978 [1592]:64-65).

En resumen, la primigenia red de comunicaciones terrestre seguía las directrices marcadas por la localización defensiva de la capital insular y por el aprovechamiento agrícola de los suelos más feraces. El resto respondía al uso ganadero de un espacio parco en recursos. Todo ello generó una vertebración escasa y poco funcional.

V.1.3.3 La débil consolidación de la red. Siglos XVII y XVIII

Si los siglos XV y XVI son para Fuerteventura de oscuridad documental, el XVII y el XVIII suponen un cambio significativo. De finales del XVI y principios del XVII, como ya hemos comentado, datan los protocolos más antiguos que se conservan, entre 1578 y 1606³². Desde 1660 hasta 1798 se conocen los Acuerdos del Cabildo de Fuerteventura³³ y desde 1668 hasta 1673 los protocolos de Pedro Lorenzo Hernández³⁴, todos ellos de innegable valor para conocer mejor los aspectos de la historia social y económica de la isla.

El estudio de las aportaciones documentales desvela que la vida en Fuerteventura se mantuvo en los mismos parámetros que marcaron su devenir

³² Lobo, M., 1990.

³³ Roldán, R., 1966 y Roldán, R. y Delgado, C., 1967.

³⁴ Padrón Artiles, M. D., 2002.

en siglos anteriores, con pocos cambios³⁵. El cereal, esencialmente el trigo, y el ganado eran los elementos básicos en los que descansaba, históricamente, su estructura económica, aunque sus producciones se destinaban, más que a cubrir las necesidades de la población insular³⁶, a la exportación a otros mercados insulares o peninsulares, lo que nos informa del papel del comercio, como factor dinamizador de la producción insular³⁷. Sólo a fines del siglo XVIII la barrilla se convierte en un artículo estimable dentro del entramado económico insular y, algunos años después, a mediados del siglo XIX, se incorporó la explotación de la cochinilla, que mejoró la situación económica, coyunturalmente.

El conflicto territorial entre agricultura y ganadería fue general en toda Europa y Fuerteventura, al igual que el resto de las islas Canarias, no constituyó una excepción. El interés por parte de las autoridades locales majoreiras de seguir recibiendo sustanciosos beneficios por la exportación de cereales llevó a una cada vez más exhaustiva fiscalización de la actividad ganadera y a la delimitación de los pastos. El ganado se convirtió en gran fuente de ingresos, especialmente en los momentos de crisis, gracias a la salida clandestina de esta producción. Sin embargo, a mediados del siglo XVIII, el ganado pasó a un segundo plano³⁸. La superficie cerealística del trigo y la cebada se incrementó

³⁵ A finales del XVII Lope de Mendoza y Salazar (1999 [1669]:78, 80) describió la isla en los siguientes términos: *La billa esta situada en el sentro, y aunque el marqués de Lansarote tiene las onze partes de los quintos de los frutos que se sacan y nabegan y D. Fernando Arias y Saabedra una, tiene con ella toda la jurisdicción y mucha azienda en cortijos y ganados, y es capitán a guerra por su magestad, y por ésto se llama señor de esta ysla. Es muy abundante de ganado, pan y frutas, tiene muchas aguas, aunque salobres, y algunas que corren asta la mar. Suelen aliarse ambar y es el mejor. Tiene muchos puertos... Ay una defesa que llaman de Jandía que tiene nuebe leguas y por su frescura apasientan y crian 30.000 cabezas de ganado.*

³⁶ Una parte importante de la producción de trigo y cebada se iba al exterior debido al pago de los derechos reales, los eclesiásticos y al señor de la isla, que al residir en La Orotava lo colocaba en el mercado de Tenerife.

³⁷ *A través del tráfico se observa que casi todo el comercio exterior de Fuerteventura, no sobrepasa en líneas generales el marco de la interinsularidad, (Tenerife, Gran Canaria, Lanzarote y La Palmas fundamentalmente) factor al cual se ha achacado una de las posibles causas del subdesarrollo de la Isla. Al margen de las relaciones con las otras islas, también se mantuvo cierto tráfico con otras partes, pero de manera casi residual si lo comparamos con el anterior, en especial con Madeira y con la Península... En conjunto, entre un tipo y otro de comercio, podemos estimar que en una situación de normalidad salían de la Isla más de 5 navíos anuales, salvo excepciones, cargados de cereales y de ganado. Esa era la tónica dominante, que se ve interrumpida por la escasez y el hambre, de tal manera que cuando ésta hace acto de presencia, la interrupción, en ocasiones, dura más de una década (Lobo, M. y Santana, G., 1996:16-17).*

³⁸ *Pero si bien el aumento de la cabaña significó un problema en el siglo XVII, con posterioridad la salida masiva de ganado hacia las otras zonas del Archipiélago, con especial relevancia de Lanzarote. Gran Canaria y Tenerife, se convertirá en una constante sangría en el subsector, lo que llevará a su casi total desaparición en el siglo XVIII. La saca de animales se realizaba en gran medida, desde la clandestinidad -especialmente para evitar pagar el quinto- al servir en los momentos de coyunturas agrícolas desfavorables -junto a los esclavos- como bienes semovientes para que la población desplazada desde Fuerteventura pudiera en su destino intercambiarlos o venderlos por alimentos, dicha acción motivo, en el transcurso del dieciocho, que se generará un gran vacío ganadero (Quintana, P., 1994:54).*

gracias a las nuevas roturaciones que se practicaron en el minúsculo espacio fértil insular, lo que motivó una mayor intensidad en el conflicto que ya enfrentaba a propietarios de ganado y agricultores. A lo largo de los siglos XVII y XVIII la confrontación entre agricultores y ganaderos por la irrupción de los ganados en los sembrados fue una constante. Los Acuerdos del Cabildo así lo atestiguan y no sólo las cabras eran objeto de discordia sino también las manadas de camellos, hasta el punto de que había que organizar apañadas para controlarlos³⁹.

En cualquier caso, como apuntan M. Lobo y G. Santana (1996:32-33) *las actividades relacionadas con el mar estaban en manos de personas de otras islas, centrándose el papel de los naturales en la venta de cereal o ganado a estos mercaderes. Ello quiere decir que los que obtenían los mayores beneficios con dicho comercio eran personas ajenas a dicha Isla, por lo que el control de su comercio quedaba en manos extrañas, y por consiguiente las ventajas que se podían obtener con los propios frutos repercutían en menor medida sobre los habitantes de Fuerteventura. Así se explicaría la gravedad de las crisis agrarias, especialmente en Lanzarote y Fuerteventura, y su indefensión casi total hacia el hambre, y en parte la menor importancia de las islas periféricas a la hora de tomar decisiones políticas, a pesar de su importancia estratégica como abastecedora de alimentos.* Debido a la mencionada organización socio-económica, a la escasísima participación de las producciones insulares en los circuitos comerciales exteriores y a los condicionamientos geoclimáticos, como señala Roldán Verdejo (2002:110-111), *la vida en Fuerteventura en los siglos XVII y XVIII se desarrolló siempre bajo el signo de la precariedad, de la necesidad, y del hambre en numerosas ocasiones. Las hambrunas sufridas en 1593, 1652, 1662, 1676, 1683, 1693, 1703, 1721, 1769 y 1787 son sólo las puntas del iceberg, los momentos más trágicos, en pérdida de vidas, de tierras, y en precisión de marchar como mendigos a otras islas para muchos de sus*

³⁹ *Como muchos camellos que hay fuera de mano talan las vegas, pregonará que todos los vecinos en termino de seis días los recojan con pastores, y pasados, y si hay queja de los guardas, se nombrarán personas que a su costa los apañen. Por la seca que hubo anteriormente entraron en las vegas los ganados en busca de pasto. Habiendo llovido se apercibió saliesen de ellas, y por no haberlo hecho acordaron que D. Sebastián de Betancor y el escribano hagan visita a ellas, haciendo que salgan de sus rayas los ganados (Roldán, R., 1967:73).*

*habitantes*⁴⁰. La articulación territorial del espacio mayorero en esta etapa sigue las pautas desarrolladas anteriormente. Aumentan las tierras de cultivo asociadas a las vegas que se abrieron en el XVI y el resto de la isla se mantiene como zona de pastoreo potencial. El proceso de colonización de las tierras se impulsa en el eje central de la isla y, en consecuencia, pierde protagonismo el enclave que había agrupado el mayor contingente poblacional, el núcleo primigenio de Betancuria⁴¹. La población sale del macizo y se instala en las vegas agrícolas del interior, quedando las costas casi despobladas.

En relación con el poblamiento, a mediados del siglo XVIII se produce un hecho que va a tener una gran significación histórica, el establecimiento de los coroneles de las milicias isleñas en La Oliva, a partir de 1741, fecha en que fue ascendido al grado de coronel José Sánchez Umpiérrez. Los coroneles, además de ostentar el poder militar, ejercían un fuerte poder político y contaban con una sólida base económica, gracias a su gran patrimonio territorial. Por ello, las actividades comerciales se potenciaron en la parte norte de la isla, desde La Oliva hasta los valles de Calderetas, Vallebrón y Tetir y, como consecuencia de ello, comenzaron a desarrollarse los enclaves de la costa oriental, particularmente Puerto de Cabras, uno de las radas más frecuentadas desde aquellos momentos. Para el estudio del poblamiento en el siglo XVIII se cuenta con tres valiosas aportaciones, los recuentos de vecinos de 1718⁴², 1741⁴³ y 1772⁴⁴.

⁴⁰ También Viera y Clavijo (1982:636, Tomo I) refiriéndose a los años 1771 y 1772 comenta *aquellos pobres habitantes, como ahuyentados del azote del cielo, abandonaron la estéril patria... consumidos por la sed y el hambre... Las naves que solían volver de Fuerteventura llenas de trigo y cebada, no llegaban sino cargadas de hombres, mujeres y niños macilentos.*

⁴¹ *La población de Fuerteventura se agrupaba en pequeños núcleos vecinales, formando aldeas, distantes unas de otras. No hubo nunca un núcleo destacable ni por sus habitantes, ni por los servicios, y ni siquiera por el panorama urbano. De Betancuria se decía en el siglo XVIII que era el pueblo de menos vecinos y más pobres. Sin embargo, el Cabildo, siguiendo aún un criterio medieval, plasmado en algunos fueros castellanos, algunas veces (1631) imponía a todos los habitantes de la isla el que vinieran a vivir a Betancuria todo el año, salvo los meses de julio a octubre, por las labores agrícolas, abriendo casa en la Villa. Nunca se consiguió, como era lo lógico* (Roldán, R., 2002:116-117).

⁴² Bruquetas de Castro (1996) aporta para este año un recuento de vecinos que está basado en documentos inéditos procedentes del Archivo Histórico Nacional sobre una información realizada durante un Cabildo Abierto de la Isla.

⁴³ Recuento de vecinos realizado por el ingeniero Riviere. Además nos proporciona una descripción de la isla en los siguientes términos: *No ai en toda la isla regadío, ni montes de bosques, no ay ningún árbol, sólo algunos frutales nuevos. Los naturales han empezado de plantar viñas nuevas, para poder recojer cien pipas de vino. La tierra es fértil y buena, ay algunas matas pequeñas de que hazen fuego, sacan el carbón y la madera de Thenerife, y de Canaria, no ay molinos de viento, ni de agua, tienen tahonas que hazen rodar camellos.* (Tous, J., 1997:179).

⁴⁴ Recuento realizado por el ingeniero José Ruiz Cermeño en su descripción de las islas de Lanzarote y

Figura V.17 Población de Fuerteventura en 1718, 1741 y 1772

Recuento de vecinos	1718	Datos de D Antonio Riviere	1741	Recuento de vecinos	1772
La Villa y Río Palmas	90	Villa de Santa María	73	La Villa	53
Pájara y su distrito	200	Río de Palmas	37	Río Palmas	22
Tuineje	107	Pájara	61	Pago del Espinal	4
Tiscamanita	80	Mequier	9	Triquivijate	32
Agua de Bueyes	30	Sandugue	10	Antigua	87
Las Casillas	11	Thesegerague	23	Pago de Maninubre	4
Valles de Ortega	9	Florida	16	Agua de Bueyes	18
Antigua	160	Tuineje	90	Casillas de Morales	16
Triquivijate	60	Tiscamanita	62	Valles de Ortega	7
Valle de Santa Inés	160	Totó y Barcada	22	Rosa de Zapata y Goma	13
Casillas del Ángel	50	Agua de Bueyes	28	Lugar de Páxara	79
Tetir y El Sordo	60	Casillas de Morales	20	Pago de Barjada	10
El Time	40	Valles de Ortega y Rosa	27	Pago de Toto	28
La Matilla	20	Posetas y Corte	12	Pago de Enduge	4
Valdebrón	20	Antigua	63	Pago de Mésquez	4
La Oliva	40	Manimigre	6	Lugar de San Joseph	31
Tefía	20	Espinal	2	Pago de Cardón	6
Lajares, Roque y Manta	20	Triquivijate	44	Pago de Chilegua	4
Tindaya	18	Hampuyente y Almanico	30	Pago de Adexe	4
	1195	Casillas del Angel	57	Pago de la Florida	18
		Tetir y Timariche	60	Lugar de Chiscamanita	62
		Matilla	14	Lugar de Tuinexe	82
		Time	30	Pago del Espinal de Abajo	4
		Baldebrón y Denis	26	Lugar de la Ampuyenta	25
		Oliva	75	Pago del Almásigo	12
		Villaverde	22	Pago de los Llanos de SantaYnés	18
		Lajores	22	Lugar del Valle de Santa Ynés	34
		Roque y Manta	21	Florida de Tao	4
		Tindaya	24	Lugar de Tefía	22
		Tefía y Chamochitajo	26	Lugar de Casillas del Ángel	61
		Tao	6	Pago de Texuates	11
		Lanos y Viagiblanco	32	Lugar de Time	26
		Valle de Santa Ignés	60	Lugar de Tetir	59
			1110	La Oliva	59
				Villaverde	34
				Lugar de Laxares	18
				Lugar de Tostón	20
				Lugar de Tindaya	18
				Lugar de la Matilla	18
				Lugar de Valdebrón	12
				Lugar de Caldereta	13
					1056

Fuerteventura estudiado en profundidad por Rumeu de Armas (1981).

En la figura anterior, V.17 se compara la distribución y el total de la población en estos tres momentos. Con respecto a la etapa anterior, la población aumenta aunque sigue manteniendo cifras escasas en relación al resto de Archipiélago, teniendo como densidad media para todo el siglo 6,5 habitantes por kilómetro cuadrado. Es decir, la isla es un desierto poblacional.

Como se puede apreciar en la figura V.18, se repiten los patrones de asentamiento. A lo largo del siglo, la población se localiza en torno a las vegas más productivas de los llanos interiores y en los valles de los principales barrancos. Las costas, como siempre en los recuentos, aparecen despobladas aunque *los majoreros, pese a todas estas circunstancias en contra, nunca debieron abandonar totalmente las costas de la Isla; pues algunos fueron cautivados en sus playas cuando faenaban en la pesca o el marisqueo, y los puertos más frecuentados tenían vigías, así como existía la figura del quintador de los puertos. A todos éstos debían añadirse aquellos habitantes que vivían en estas zonas tanto de las prácticas citadas como del intercambio con los barcos que se acercaban a hacer aguadas o avituallarse* (Bruquetas de Castro,1996:458).

En definitiva, las tierras productivas y el agua⁴⁵ marcaron la localización de los principales asentamientos. A partir de las cifras de los recuentos mencionados, se observa que el volumen demográfico desciende progresivamente en este período pasando de los 1.195 habitantes de 1718 a los 1.056 de 1772. Las causas de este descenso ya las hemos comentado anteriormente. Betancuria⁴⁶ deja de ser el centro más poblado, trasladándose el

⁴⁵ Lobo Cabrera (1987:51-57) enumera las fuentes y lugares donde se disponía de agua en aquellos años. Destacan la fuente del Sobrado, la fuente grande de casa de Dora, la de Perdomo, la fuente de señora doña María, la de Matías y Agua de Puercos, en la Villa. La fuente de Birama y la del Chorrillo, el pozo del Valle y la fuente de Palmas Muertas, en el Valle de Santa Inés. En el Río de Palmas se hallaba el único arroyo de la isla. La fuente de las Pocetas, la de Rocha Roxa (Pozo Negro) y la de Antigua, en Antigua. Las de Iján y Afacay, en las cercanías de Tefía. La de Tagasote, cerca de La Matilla. La de Mesquer, en el término de Pájara, y la de Esquinzo, en La Oliva. También la de Río de Cabras y la de Guerrero. Otras fuentes citadas son la de Madrigal y Agua Salada, en Tiscamanita, donde, además, existía un pozo, Tegueire, Tacha Blanca, Manitaga, Tababaire, La Tinaja, Ampuyenta, La Torre, Esquey, La Palma y varias que se localizaban en Jandía... *En todo el Antiguo Régimen la vida giraba en torno a ella [el agua]: en otoño e invierno, esperando lluvias, se arreglaban las tierras: en primavera y verano se arreglaban las fuentes para dar de beber al pueblo y al ganado.*

⁴⁶ *De Betancuria se decía en el siglo XVIII que era el pueblo de menos vecinos y más pobres. Sin embargo, el Cabildo, siguiendo aún un criterio medieval, plasmado en algunos fueros castellanos, algunas veces imponía a todos los habitantes de la isla el que vinieran a vivir a Betancuria todo el año, salvo los meses de julio a octubre, por las labores agrícolas, abriendo casa en la Villa. Nunca se consiguió, como era lo lógico. De ahí que la apariencia urbana sea similar en todos los núcleos de población. Salvo una docena escasa de casas de dos plantas con techo de teja,*

grosso poblacional al eje que une la vega de Tuineje-Tiscamanita, al sur, con la de La Oliva, al norte.

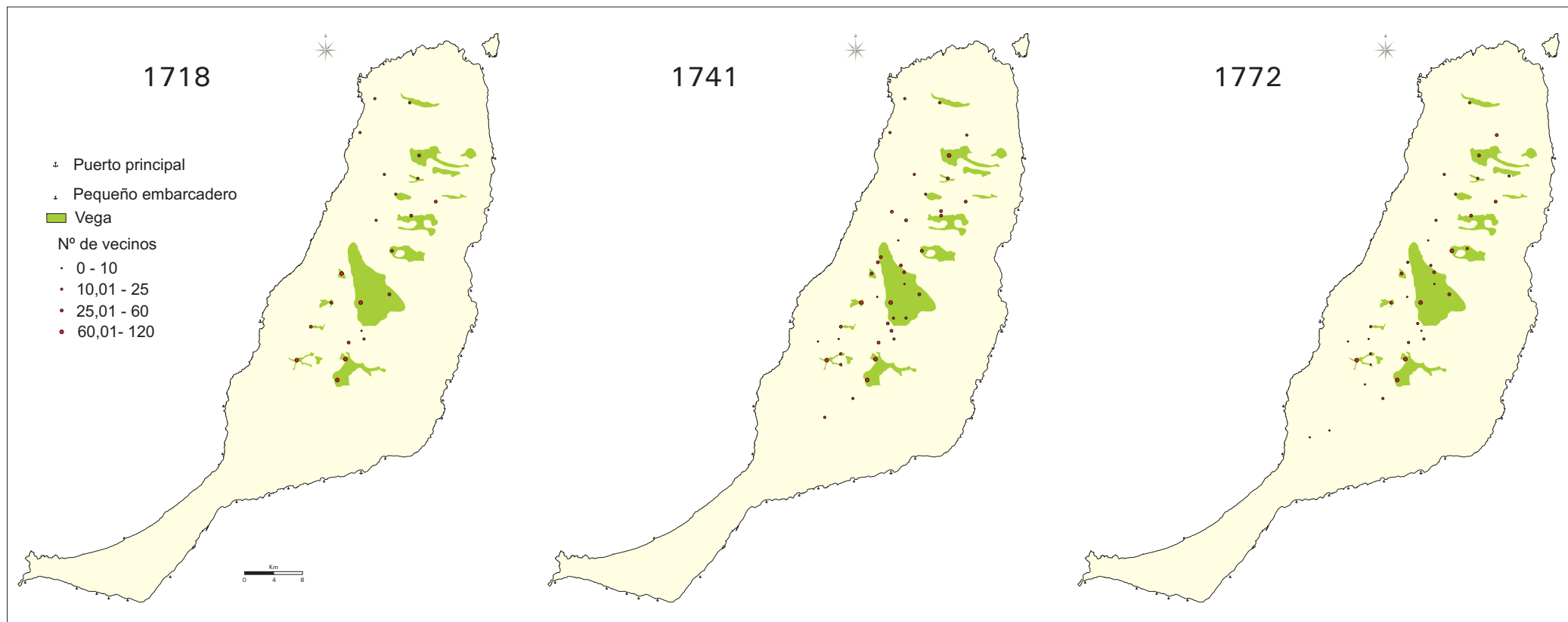
Si consideramos los datos aportados por los *Acuerdos* del Cabildo de la isla en relación con los caminos, podemos evaluar el estado de la red en esta fecha, estado que tratamos de reflejar en la figura V.19. En ella se aprecia una escasa evolución. Con noticias referidas prácticamente a todos los años no se advierten cambios de ningún tipo. A través de estos datos se dibuja una red de vías que parten o se comunican con Betancuria, capital administrativa. Estas vías son las que causan a las autoridades mayor preocupación en cuanto a su limpieza y composición. Se nombran los siguientes caminos: El del Otro Valle, como se conoce al Valle de Santa Inés, Antigua, Pájara, Río Palmas, Santa Catalina, Puerto de la Peña, Tuineje, Espinal, Agua de Bueyes, Afacay, Iján, Granadillos, Maninubre, Castillos, Agua Palomas, Del Rodeo de Malpaso, Casillas, Ampuyenta, Valle Seco y Cuesta de las Señoritas. Además en 1755 se hace señalan los puertos de Tostón, Caleta de Fustes, Tarajalejo y La Peña como los más importantes de la isla.

Figura V.19 Referencias a caminos en los *Acuerdos del Cabildo*

Año	Mes	Día	Caminos
1660	julio	19	Otro Valle, Espinal, Antigua, Pájara, Río Palmas, Puerto de la Peña
1661	abril	11	Santa Inés, Espinal, Antigua, Agua de Bueyes, Pájara, Río Palmas, De la Peña y Santa Catalina, Cuesta de Afacai e Iján
1662	junio	12	Otro Valle, Maninubre, Antigua, Agua de Bueyes, Pájara, Río Palmas, de La Peña
1663	junio	17	Otro Valle, Esquinzo, Antigua, Pájara, Río Palmas, Iján, Afacay
1664	abril	12	Casillas, Granadillos, Los Francos
1665	abril	17	Grandadillos, Agua de Bueyes, Antigua, Espinal, Otro Valle
1665	mayo	14	Pájara, Agua de Bueyes, Antigua
1666	julio	11	Pájara, Agua de Bueyes, Antigua, Maninubre, Espinal, Otro Valle, Granadillos, Río Palmas, Cuesta de Señorinas, Santa Catalina, Espinal, Agua Palomas
1667	julio	16	Castillos, Agua de Bueyes, Antigua, Espinal, Otro Valle
1668	mayo	11	Pájara, Agua de Bueyes, Maninubre, Espinal, Otro Valle, De la Peña
1669	junio	21	Se limpien el 31 de julio
1670	abril	1	Pájara, Castillos, Granadillos, Río Palmas a la Villa, Agua de Bueyes, Espinal, Otro Valle
1671	abril	20	Pájara, Antigua, Espinal, Otro Valle, Nuestra Señora de la Peña
1662	abril	12	Antigua, Otro Valle, Espinal, Agua de Bueyes, Pájara, Granadillos, Río Palmas, De la Peña hasta Agua Palomas

en la isla, el resto son construcciones de una planta y techo prácticamente siempre cubierto con "torta", es decir, barro y paja mezclados. De carácter agrícola y escaso tamaño, solían completarse con horno de pan adosado, corral de ganado, y "corral" de pajaros. Era éste un panorama urbano que no cambiará hasta entrado el siglo XX (Roldán, R., 2002:116-117).

Figura V.18 Distribución de la población en Fuerteventura en 1718, 1741 y 1772



1673	abril	1	Se limpien el 10 de abril
1674	junio	17	Antigua, Espinal, Agua de Bueyes, Pájara, Otro Valle, De la Peña, Del Rodeo
1676	julio	16	Pájara, Agua de Bueyes, Antigua, Espinal, Otro Valle, Ermita de la Peña, Rodeo
1677	junio	17	Se limpien el 21 de junio
1677	julio	14	Se limpien el día 19 de julio
1678	abril	9	Pájara, Agua de Bueyes, Antigua, Espinal, Otro Valle, Río Palmas, De la Peña
1679	abril	1	Se limpien el 15 de mayo
1680	junio	15	Otro Valle, Espinal, Pájara, Agua de Bueyes, Río Palmas, Rodeo, De la Peña
1681	junio	5	Se limpien el día 14 de junio
1682	junio	29	Antigua, Otro Valle, Pájara, Agua de Bueyes, Esquinzo, Rodeo del Malpaso que va a la Peña
1683	junio	18	Se limpien el día 28 de junio
1685	abril	21	Se limpien el día 7 de mayo
1687	marzo	29	Pájara, Antigua, Agua de Bueyes, Otro Valle, Del Rodeo
1688	abril	25	Pájara, Agua de Bueyes, Espinal, Antigua, Otro Valle, Rodeo, Agua de Palomas
1689	agosto	19	Pájara, Agua de Bueyes, Antigua, Esguey, Otro Valle, Agua de Palomas, Del Rodeo del Malpais
1690	julio	14	Pájara, Agua de Bueyes, Antigua, Maninubre, Otro Valle
1696	abril	21	Se arreglen el día 30 de abril
1700	septiembre	1	Se limpien los caminos
1704	julio	14	Se limpien los caminos
1707	julio	14	Se limpien los caminos
1710	marzo	30	Se aderecen los caminos
1710	septiembre	6	Se limpien los caminos que vienen a esta Villa
1714	abril	12	Se aderecen y compongan los caminos
1714	agosto	2	Del Valle, Afacay, iján, espinal, Ampuyenta, Casillas, Antigua, Agua de Bueyes, Pájara
1724	marzo	19	Se limpien y aderecen los caminos
1726	enero	1	Se aderecen los caminos
1728	mayo	4	Se limpien los caminos
1729	junio		Pájara, Del Rodeo, Tiscamanita, Agua de Bueyes, Tuineje, Florida, Antigua, Maninagre, Espinar, Ampuyenta, Casillas del Ángel, Valle de Santa Inés, Asacai
1731	marzo	24	Pájara, Los Granadillos, El Rodeo, Tiscamanita, Tuineje, agua de Bueyes, Antigua, Cuesta de Maninugre, Valle de Santa Inés
			Se acuerda se compongan los caminos que vienen a la Villa
1740	junio	9	Se compongan los caminos
1746	enero	29	Se compongan los caminos
			Valle Seco, Ampuyenta, Antigua y los demás
1755	mayo	30	Se compongan los caminos después de la cosecha. Puertos: Tostón, Caleta de Fustes, Tarajalejo y La Peña
1756	julio	14	Los vecindarios renueven los pasos de los caminos
			Siendo costumbre anual, que por este tiempo de cuaresma se compongan los caminos que vienen a esta Villa
1767	marzo	9	Se arreglen y compongan los caminos
			Vista la insuficiencia de los caminos, se acordó se compongan con la brevedad posible
1798	enero	17	Se compongan los caminos

Precisamente, con la información que sobre caminos proporcionan los *Acuerdos*, Roldán Verdejo resume los más destacado diciendo que *es muy limitada la actividad del Cabildo en lo referente a obras públicas, cosa comprensible dados los escasísimos ingresos de que dispone. En principio, la*

única obra pública que anualmente realiza el Cabildo es el arreglo de los caminos y la limpieza de las fuentes. Se hacía por prestación personal de todos los vecinos, que acudían cada uno a los caminos y fuentes de sus distritos vigilados por los regidores. Los vecinos están obligados a llevar el material para la obra: palas, azadas rodadillos y cueros. Su ausencia se sancionaba con cuatro reales de multa (Roldán, R. y Delgado, C., 1967:33-34). No existieron en este siglo [XVIII] más que pistas, sin caja ni revestimiento de piedra. Solían repararse una vez al año, tras las lluvias, que los dejaban intransitables. La «composición», o arreglo de ellos, se verificaba por aportación de trabajo personal de los vecinos, distribuyéndose entre ellos los distintos caminos, y bajo la vigilancia de los Regidores, entre quienes, a su vez, se repartían las zonas de la isla para tal vigilancia. De paso, aderezaban las pocas fuentes existentes. En acta de 11 de Marzo de 1744 se dice ser costumbre su composición en Semana Santa o en Cuaresma, para que los asistentes a las funciones no corran peligro; si bien en otras actas se mandan componer en enero. Otras veces se componen después de la recogida de la cosecha, (sesión 30 de Mayo de 1755) (Roldán, R., 1966:12).

Durante los siglos XVII y XVIII, como se aprecia en las figuras V.20 y V.21, la red de comunicaciones terrestre ya no basculaba solamente en torno al núcleo principal situado en el macizo de Betancuria sino que a éste se le unió una prolongación hacia el norte, hasta La Oliva. Además de la Villa aparecen otros nodos principales, Pájara, Tuineje, Antigua, Casillas de Ángel, Tetir y La Oliva, que como nuevos centros agrícolas comarcales estructuraban, por un lado, las vegas de las que eran cabecera y, por otro, la vía principal y los caminos secundarios asociados a ellas. De esta red de primer orden parten cuatro caminos secundarios vinculados, principalmente, con la comunicación de estos centros cerealísticos y ganaderos con el exterior.

Así, la salida al exterior de Betancuria se hace a través del camino de primer orden del Puerto de la Peña. De la vega de Tuineje y Tiscamanita, a través del camino de segundo orden que lleva a Gran Tarajal. De Antigua y Triquivijate al Puerto de Caleta de Fustes, y de La Oliva al Puerto del Tostón y otro camino secundario a Villaverde. En torno a estos caminos gira toda la vida social y

Figura V.20 Red de caminos de Fuerteventura en el Siglo XVIII

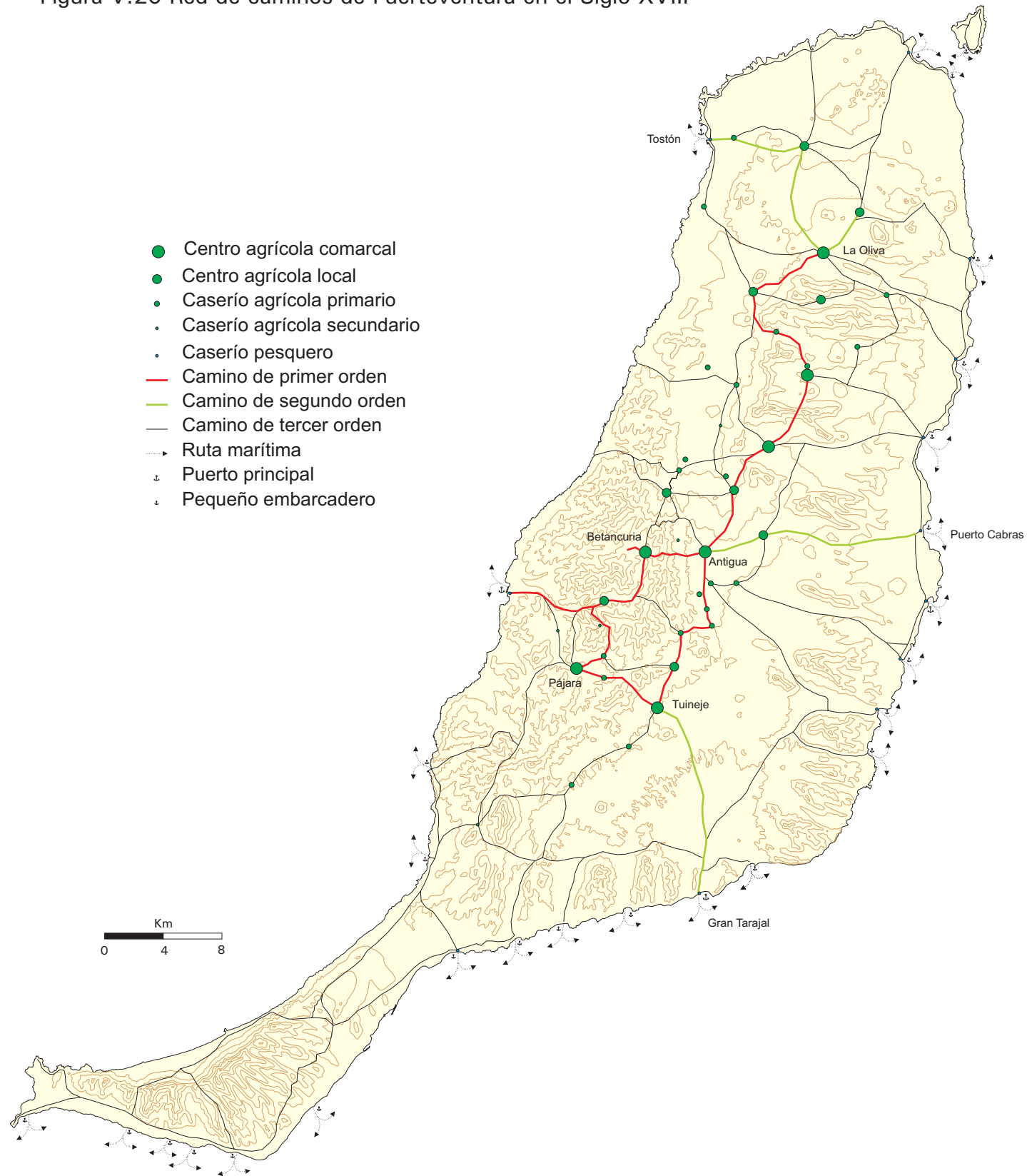
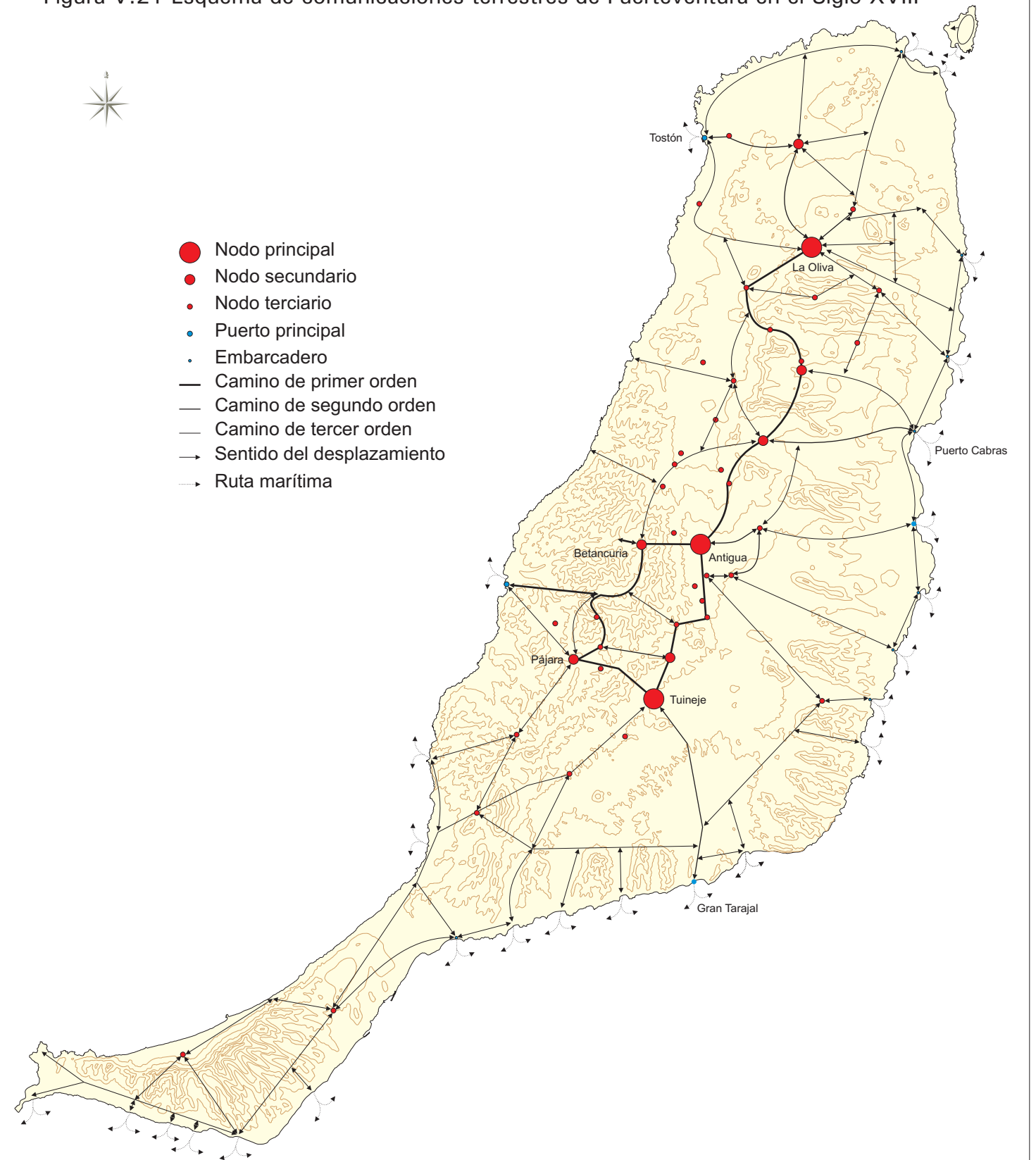


Figura V.21 Esquema de comunicaciones terrestres de Fuerteventura en el Siglo XVIII



económica de la isla. Cuando los años eran buenos para la producción y exportación de cereales, ganado, orchilla o barrilla los caminos se activaban con el ir y venir de los camellos⁴⁷ de los pueblos a los puertos y de los vendedores y comerciantes⁴⁸. Y, por último, la funcionalidad de la red de caminos de tercer orden no cambia. Estos últimos siguen dando acceso y comunicación a los caseríos a través de numerosas sendas con las zonas de pastoreo, de pesca o marisqueo o con los puertos o embarcaderos. A finales del siglo XVIII se comenzaron a levantar en Puerto Cabras las primeras construcciones asociadas al comercio de la barrilla, lo que será el origen de la población del mismo nombre, que años después ostentará la capitalidad insular.

Sobre los puertos y embarcaderos de la isla en el siglo XVIII, el profesor Bruquetas de Castro nos ha facilitado un documento muy interesante que describe con gran profusión de detalles la situación del litoral. A continuación destacamos algunas líneas de la descripción que se realiza: *El puerto principal de esta isla por la parte que llaman Barlovento es el de Tostón... porque desde esta punta hasta la de Jandía que aseguran los prácticos hay más 30 leguas, es casi toda de vajidos y muy difícil para desembarcar... El de la Peña queda en la misma costa en la positura que demuestra el mapa, éste sólo es tratable de verano, adonde ocurren algunas embarcaciones por la serenidad del mar y cercanía de la Villa y el lugar de Pájara; dan fondo las embarcaciones en parage que no puede arriesgarse ningún navío para sacarlas, pero echando lanchas lo harán con facilidad porque de tierra no se puede embarazar por ser todo aquel sitio despoblado... El puerto de Amanay sólo se frecuenta de barcos de pesca que allí llegan, y en él no hay trajín ni peligro considerable por la gran distancia de los pueblos. Y estos son los puertos que tiene la referida costa de Barlovento. Por la parte del Sur hay muchos puertos, pues toda ella desde la punta de Corralejo hasta la de Jandía es Raya de Arena muy apacible y sosegada... el puerto de Tarajalejo es el que por aquellos parages más se frecuenta sólo son a propósito unas trincheras para el reparo de la gente que los lances que allí se ofrezcan puedan ocurrir y no para fortificación por estar dominado todo el sitio de eminencias que son pardastos (sic) muy arriesgados a dominarla, y por esto es el peligro muy evidente como llevo propuesto en mi informe referido, y el mismo*

⁴⁷ Como señala G. Santana, (2000:62) *la bestia más empleada en el transporte de las tres islas estudiadas [Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote] era el camello, que daba nombre incluso a este oficio de transportista, los camelleros, aunque también los hallamos con la denominación de almocrebes. Su dominio en Lanzarote y Fuerteventura es casi total, siendo muy raro cuando esta labor era desempeñada por otros animales de carga.*

⁴⁸ *El comercio local se desarrollaba principalmente por medio de tiendas y de los vendedores, dedicados ambos a la venta al menudeo, incluso deambulando, como es el segundo caso, de un lugar a otro. Abasteciendo a ambas islas [Lanzarote y Fuerteventura] de los productos, alimenticios o no, pero en todo caso necesarios para la vida cotidiana. Mantenían pues un contacto directo con el pueblo llano (Torres Santana, E. y Brito González, A., 1996:73).*

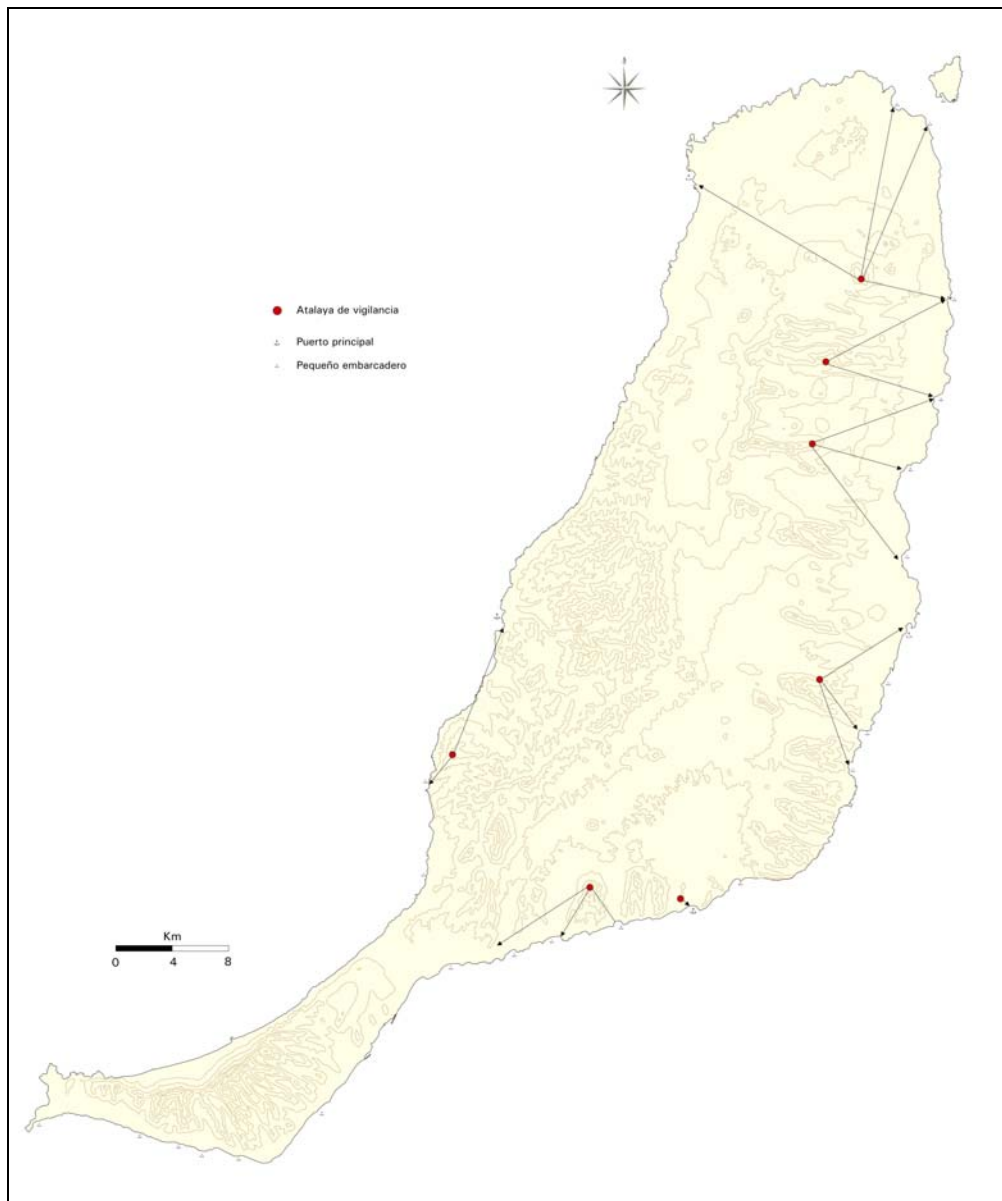
inconveniente padecen los puertos de Tinijnamar, Gran Tarajal, Las Rayas y Pozo Negro... El puerto de Caleta de Fustes es frecuentado todo el año de embarcaciones del trajín por quedar en la medianía de la isla, es apacible y a propósito para muchos bajeles por su comodidad y porque en él se carena en seco con las mareas... El puerto Tigurame accidentalmente aportan allí algunas embarcaciones y no se frecuenta por ser más a propósito y de conveniencia para los vecinos por el comercio el de Caleta de Fustes. El puerto que dicen de Cabras queda en tal positura que es muy a propósito para el trajín de quaci la mitad de la isla y así ocurren a él muchas embarcaciones aunque con grave riesgo de los enemigos por cuyo temor se excusan los más de ir allí a la carga y por esta razón la conducen al puerto de Caleta de Fustes con notable trabajo y costos por la gran distancia de los caminos, este puerto en lo primitivo fue muy frecuentado de las naciones que trajinaban en esta isla... El puerto de Corralejo no es frecuentado si no de unos barquillos pequeños de pesca que trafican la travesía de Lanzarote y en aquel paraje no pueden aportar los enemigos por haber muchos bajíos (A.H.N.: Consejos, Leg. 4.061, fol: 20 r -23 r.).

Debido a los continuos ataques piráticos la isla contaba con *un formidable servicio de vigías*⁴⁹. Teniendo en cuenta que Fuerteventura no tuvo ninguna fortificación hasta el año 1741, este sistema era el único dispositivo que se activaba para las tareas defensivas. Montañas situadas estratégicamente servían de atalayas para vigilar amplios kilómetros de costa e informar sobre los posibles peligros. Los puntos culminantes eran: morro de Juan Martín (costa sur de Tarajalejo), montaña de Manintanga (Puerto de Gran Tarajal), montaña de la Torre (Puertos de Pozo Negro y Fustes), montaña de Timanaire (Puerto de Cabras y Puerto de Lajas), montaña de Tetir (El Tablillo), montaña de Escanfraga (El Pocillo, Corralejo y Puerto del Tostón) y montaña de Vitágora (Puertos de la Peña y Manay) (Rumeu de Armas, A., 1991:608, T. III, 2ª parte).

La figura V.22 ofrece la localización de estos puntos de vigilancia y, como se puede apreciar, las atalayas se localizaban y cubrían, sobre todo, la costa este y el macizo de Betancuria. Es curioso constatar que la península de Jandía se consideró de escaso valor estratégico ya que sus buenas calas y fondeaderos no se vigilaban.

⁴⁹ Rumeu de Armas, A., 1991:608, T. III, 2ª parte.

Figura V.22 Red de atalayas de vigilancia



El estado de la red caminera de la isla de Lobos se mantiene igual, con una vía perimetral y con una de acceso a la cumbre de la isla. La explotación pesquera, la extracción de orchilla y la caza de pájaros canarios, conejos y pardelas centran las actividades a las que dan servicio aquellas sendas⁵⁰.

⁵⁰ La isla era ocupada ocasionalmente, y aún en la isla encontramos restos de algunas cabañas que eran utilizadas por quienes acudían a ella temporalmente, bien a pescar o a recoger orchilla y otras cosas como pardelas e incluso es posible que pájaros canarios. Esta depredación sufrida por la isla en los tiempos pretéritos se seguía manteniendo en el siglo XIX y en el actual-, en el siglo XVIII Castillo recoge la existencia en Lobos de "muchissimo conejo y

En resumen, se potencia la red interior iniciada los años anteriores favoreciendo ahora el eje cerealístico central. Las costas, el norte de la isla y el territorio al sur de Tuineje continúan siendo grandes vacíos poblacionales. Sólo el puerto de Corralejo mantendrá cierta actividad vinculada con la relación comercial establecida con la vecina isla de Lanzarote y la península de Jandía, convertida en dehesa ganadera, sigue siendo un territorio aparte, casi despoblado. El avance de la malla de caminos fue *una consecuencia de las necesidades sociales de ese momento, y no al contrario* (Santana, G., 2000:169), aunque la escasez de población y la acusada variabilidad de las producciones comerciales hicieron que el progreso de la red se pueda calificar de modesto⁵¹.

V.1.3.4 La difícil andadura hacia la integración territorial. El siglo XIX

Fuerteventura, isla de señorío durante el Antiguo Régimen, seguía siendo un territorio orientado básicamente hacia la agricultura de subsistencia y se había aislado totalmente de los mecanismos exportadores, derivando su economía hacia la consecución de un excedente cerealístico que se llevaba a Tenerife o Gran Canaria en años fértiles. El rendimiento de estos cultivos de trigo y cebada era muy reducido, dado que el régimen climatológico era muy riguroso, con sequías casi permanentes que hacían que fueran más los años de escasa o nula producción que los de buena cosecha. Ello originó períodos de hambre generalizada que ocasionaron emigraciones masivas a Gran Canaria y sobre todo a Tenerife⁵².

pardelas" (Lobo, M., 1995:220).

⁵¹ *Las comunicaciones terrestres se emplearían en última instancia, cuando no había otra posibilidad y también para trasladar las mercancías o productos del centro emisor, al lugar donde iban a ser distribuidas o embarcadas. Para ello estaban los almocrebes, y transportistas, tareas encomendadas básicamente a los moriscos monopolizadores del acarreo pesado de las islas. De esta forma, cada isla estaría surcada por pequeños caminos que pondrían en comunicación entre sí a los núcleos habitados, a los puertos; caminos presumiblemente en mejor estado que los utilizados para enlazar un lugar con otro, o en todo caso, los centros emisores de productos con los lugares habitados, como por ejemplo, el bosque, abastecedor de materias primas, con la población* (Torres Santana, E., 1991:127).

⁵² *En Fuerteventura, probablemente desde su conquista y, al menos hasta 1840, las condiciones de la vida diaria podemos calificarlas de "pobreza estabilizada" general en la isla* (Roldán, R., 2002:10-11). A finales del XIX (1875-1884) la crisis agrícola alcanzó a las dos islas orientales con mayor dramatismo. El crack de la grana actuó también como factor desencadenante.... *Sobre una típica crisis de la agricultura de exportación se yuxtapuso una no menos característica crisis de subsistencia. El resultado no pudo ser más funesto y particularmente para los*

En este panorama se advierten ligeras transformaciones en el tránsito del siglo XVIII al XIX, etapa que se define por el acceso al mercado exterior de las producciones mayoreras mediante artículos como la barrilla y la cochinilla, que se exportaban a través de Puerto Cabras. A ellos se suman las de piedra de cal en el siglo XX, lo que supuso una nueva dinámica, en conjunto, al romperse con la tradicional sujeción al abastecimiento interno y producirse una incorporación directa de la isla al comercio con el extranjero⁵³.

Aunque las actividades agrícola, ganadera y comercial resultaron ser las más rentables durante todo el Antiguo Régimen también empieza a despuntar la pesca como una importante dedicación en Fuerteventura. *Sólo a finales del siglo XVIII fue cuando la población insular encontró una alternativa importante en la pesca; que si bien desde los albores de la conquista se practicaba en sus costas, no era ni mucho menos una actividad productiva generadora de la riqueza insular. Si lo será a partir de la centuria decimoctava cuando la Isla se convierta en factoría permanente de los buques andaluces y canarios que faenan por el banco pesquero sahariano. Por esta época, los pescadores del Archipiélago podían contarse por varios millares, hasta cuatro mil familias vivían de la práctica de esta actividad a finales de la centuria decimoctava* (Bruquetas de Castro, 1996:460). *Si de allí dirigíamos la vista a Fuerteventura el alma se entristecía al contemplar aquellos inmensos desiertos, cruzados solo por algunas cabras y camellos salvajes, sin un árbol a cuya sombra descansar, sin una fuente donde apagar la sed. Tierras incultas, chozas aisladas, como aduares de poblaciones nómadas; arenales ardientes donde un mar sin buques viene sordamente a morir; esto era Fuerteventura* con estas palabras describía la isla Agustín Millares Torres, en un artículo publicado en *El Ómnibus* el 24 de junio de 1857. Repasando la historia mayorera da la impresión de que esas líneas podrían servir para describir la situación insular en cualquier momento, desde 1402 hasta bien entrado el siglo XX.

menos favorecidos, víctimas de la escasez e incluso del hambre. El desempleo rural hizo estragos en multitud de familias sin recursos, mientras la corriente migratoria no pudo ser canalizada hacia las islas centrales con la magnitud de otras épocas debido a padecerse allí un momento de aguda contracción económica (Millares Cantero, A. y De Paz Sánchez, M., 1987:22).

⁵³ En cualquier caso, este impulso económico duró poco, la producción del primer artículo de exportación, la barrilla, cae agudamente en el trienio 1827 a 1829, dando paso a un período hasta 1851 en que la situación fue desastrosa. En 1840 se hacía un llamamiento de la diputación provincial solicitando ayuda para los habitantes lanzaroteños y mayoreros, *víctimas por ocho años consecutivos de escasísimas cosechas, y cuya situación se hacía indescriptible: Figuros no obstante que poblaciones enteras se dirigen a las playas con el fin de trasladarse a otras islas en la primera embarcación que se ofrezca a su vista, pero que careciendo del preciso alimento para su viaje, no son admitidas en ella y quedan en las mismas playas acosadas del hambre y de la sed; pues esas mismas poblaciones llegan diezmadas a sus hogares, porque muchos no han tenido fuerzas para resistir a tal miseria y perecen dolorosamente en los caminos. ¿Será posible un grado mayor de penuria y desesperación?* Citado por Millares

Aquellos inmensos desiertos, sin embargo, albergan una red de asentamientos que, con respecto a la etapa anterior, se amplía en las comarcas tradicionales, contando la isla en 1865 con 10.996 habitantes, el doble únicamente de los que tenía El Hierro en la misma fecha. Este dato general lo aporta P. de Olive que, además, da referencias detalladas del volumen demográfico de cada uno de los núcleos. Si cartografiamos esa información, figura V.16, apreciamos que el poblamiento dibuja las mismas pautas territoriales que habían articulado la localización de las entidades hasta ese momento, aunque con matizaciones. La red tradicional de asentamientos se densifica, la ocupación de las tierras del interior sigue vinculada al eje agrícola Tuineje-La Oliva y aparece Puerto Cabras en la costa, ahora ya como capital insular⁵⁴. La villa de Betancuria pierde importancia como nodo articulador y pasa a convertirse en un núcleo secundario. Como vértices principales, que dan cohesión al territorio, aparecen en este siglo, Tuineje, Antigua, Puerto Cabras⁵⁵ y sobre todo La Oliva. Este último núcleo con 2.603 habitantes, el 23% del total insular, de los cuales 493 son jornaleros del campo según el censo de 1860, se convierte en el nodo principal insular al regazo del empuje económico que surgió tras el aglutinamiento de poder en la isla por parte de *los coroneles*.

El 26 de mayo del año de 1865, R. F. Castañeyra escribe un artículo en *El País* donde critica la falta de inversiones en la isla y detalla una vez más las carencias que secularmente acompañan la realidad mayorera: *a otras islas se les conceden carreteras, faros, muelles, escuelas, y otras cosas de suma importancia. A Fuerteventura, ó más concretamente hablando, á su pueblo principal capital de toda ella en donde residen sus autoridades superiores y el único habilitado para el comercio por el Gobierno de S.M., á Puerto de Cabras, no se le ha concedido, sin embargo de sus continuadas súplicas, ni un muelle en donde pueda con comodidad y sin riesgo practicarse las operaciones marítimo-mercantiles que tanta falta le hace, ni un faro cuya luz demuestre de noche al navegante la entrada del puerto para que los buques penetren en la bahía, sin temor de sufrir cualquier siniestro. Estas dos obras producirían inmensos beneficios á aquel pueblo en particular y á toda*

Cantero, A. y De Paz Sánchez, M., (1987: 37).

⁵⁴ Hasta 1834 pertenecía al municipio de Tetir y después de 1930 incorporó a su municipio los del propio Tetir y el de Casillas del Ángel. En 1956 Puerto Cabras pasó a denominarse Puerto del Rosario.

⁵⁵ Olivia Stone comentó de este emplazamiento que *Puerto Cabras es oficialmente, pero no realmente, la capital de Fuerteventura. Varios pueblos del interior son mayores y más importantes. Es, no obstante, el único puerto, y de aquí su prioridad. El fondeadero no es bueno; la rada es ancha y abierta* (Hormiga, M., 1995 [1884]:46).

la isla en general, tanto por el interés y mérito que encierran, cuanto porque en su construcción se ocuparían muchos operarios que hoy buscan ansiosos en donde ganar el preciso alimento, y no encuentran. Fuerteventura trabajaba por los malos años, no puede de ninguna manera dar un paso por el camino del progreso sin que se le ayude y proteja. Una isla árida, sin elevadas montañas, ni arboledas que atraigan las nubes, sufre casi siempre la falta de aguas pluviales que fructifiquen sus campos; y por consecuencia, las cosechas de cereales son escasas y proporcionan un lucro exiguo á los agricultores, que muchas veces ni aun recolectan las semillas que arrojan á la tierra.

El pastoreo sigue desarrollándose en los malpaíses y baldíos siendo actividad única en la península de Jandía que, como hemos observado, apenas acogió cambios en cinco siglos de historia, *ni un pueblo, ni una simple aldea existe en jandía. Cuando una persona muere, se le ata sólidamente en un dromedario y se recorren de esta manera 40 ó 50 kilómetros para ir a enterrarla a Pájara (...)* Debo decir que más de una vez, para evitar este traslado, entierran a los muertos en una cueva... escribía René Verneau a finales del XIX (1987 [1884-1888]:153)⁵⁶.

Por otro lado, desde finales del siglo XVIII puede hablarse ya de algún que otro punto costero que alberga a unos pocos vecinos, el germen de los pueblos que empiezan a formarse alrededor de los puertos más idóneos. Esto *significa un principio de cambio estructural que obedece a las nuevas condiciones económicas basadas en la industria pesquera y por cuyo motivo se altera la distribución de la población en esta Isla. Desde entonces, la costa irá tomando importancia como punto de atracción de naturales y foráneos, en perjuicio de las zonas agrícolas y tradicionales del interior* (Bruquetas de Castro, 1996:454).

En definitiva, muy pocos cambios advertimos en el siglo XIX majorero y, aunque se produjeron algunas modificaciones en la distribución del poblamiento con respecto a etapas anteriores, el territorio insular seguía apareciendo ante sus visitantes y otros observadores como una tierra yerma y solitaria. A modo de ejemplo, ofrecemos la opinión que le merecía al viajero inglés John Whitford

⁵⁶ En una entrevista que realizamos al pintor grancanario Jesús Arencibia en marzo de 1989 nos contaba algo parecido a lo que escribió Verneau cien años antes, decía el artista: *resulta que una tía-abuela mía, que era de Fuerteventura como mi abuela, me contaba las dificultades que había en Jandía cuando la gente se moría para llevarlos a Pájara, que era donde estaba la Parroquia. Estoy hablando de hace muchos años. Y los llevaban allí según qué enfermedades. Si no se podían llevar los enterraban allí mismo; abrían un hoyo y le ponían después una cruz. Cuando los llevaban a Pájara lo hacían en camello.* Como se puede observar ese aislamiento también apoyado en

(2003 [1890]:161, 169), viajero que dio una descripción de Fuerteventura en los siguientes términos: *en realidad, la isla entera es exactamente igual a un pequeño páramo de ese enorme desperdicio de tierra [el desierto del Sahara], arrojado a la deriva... No hay nada atrayente en Fuerteventura... Resulta difícil imaginar que cualquier nativo que haya escapado una vez de él se sienta ahora deseoso de volver... Es difícil decir algo a favor de esta isla, de este más que triste montón de toscas piedras.* No sabemos si su opinión hubiese sido distinta si hubiera visitado más rincones de la isla ya que sólo se desplazó desde Puerto Cabras hasta Betancuria.

En cuanto a la red caminera, la palabra que mejor define esta etapa es la de estabilidad. La permanencia caracteriza tanto los trazados como la funcionalidad de la red así como el estado de los caminos. Para reconocer esta estabilidad contamos con la valiosa y detallada información que proporcionan, desde mediados del ochocientos, el *Diccionario estadístico administrativo de las islas Canarias*, de Pedro de Olive, de 1865, el *Itinerario descriptivo militar de España. Tomo VIII. Islas Baleares y Canarias*, de 1866, y los publicados en el *Boletín Oficial de la Provincia de Canarias*, el 4 de mayo de 1868. El intervalo de estas aportaciones es de tres años, por lo que las fuentes citadas contribuyen con informaciones, lógicamente, muy parecidas.

Pedro de Olive ofrece nueve tablas informativas, una general y el resto por cada uno de los ocho municipios insulares. Los caminos que se detallan están representados cartográficamente en la figura V.23. La tabla, figura V.24, hace referencia al número total de caminos de la isla y los anchos medios que aquellos tenían.

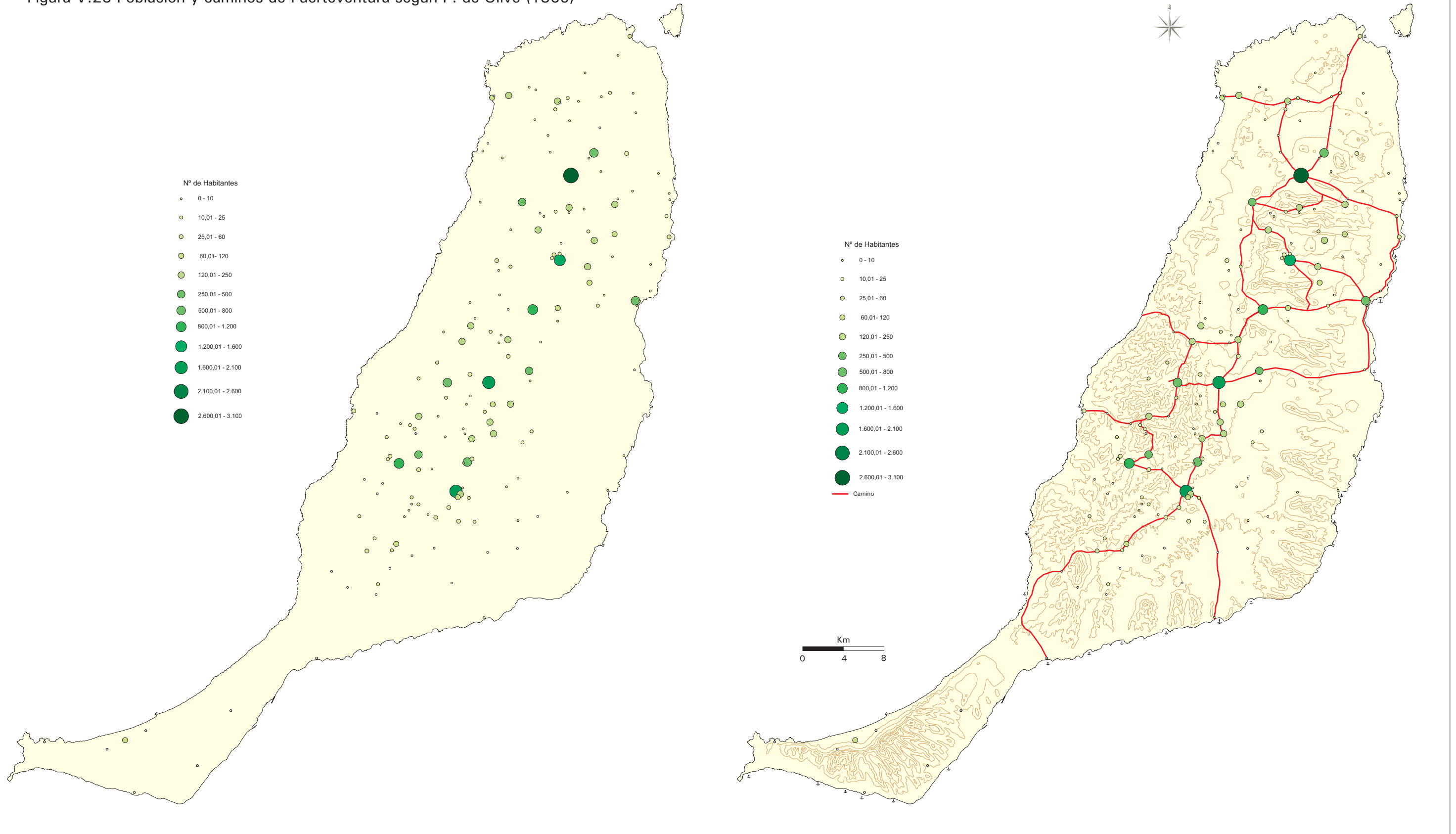
Figura V.24 Longitud, ancho y número de caminos de Fuerteventura en 1865

Longitud. Leguas.	LATITUD DE LOS CAMINOS												Número total de Caminos
	24 piés	18	17	16	15	14	12	10	9	7	6	4	
32	24	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29

Fuente: P. de Olive.

una deficiente red de comunicaciones nunca facilitó el desarrollo equilibrado de la isla.

Figura V.23 Población y caminos de Fuerteventura según P. de Olive (1865)



En ella observamos que el número total de caminos es de 29, con una longitud total de la red de 32 leguas, es decir, de unos 176 kilómetros aproximadamente, un escaso número para ser la segunda isla en tamaño del archipiélago. En cuanto al ancho, hay 24 caminos de 24 pies (6,72 metros de ancho) y 5 de 18 pies (5,04 metros). Según estos datos, las vías poseían las características de caminos carreteros, pues el predominio de los llanos favorecía este tipo de trazado.

Olivia Stone⁵⁷ señalaba en 1884 que *aquí y en Lanzarote los caminos son amplios, tan amplios como carreteras ya acabadas, y están hechos de la materia del terreno por el que pasan. Algunas son lisas y sin piedras, otras son de rocas descubiertas o tienen puntos de lava sobresaliendo del suelo; pero nunca son carreteras realmente malas, como aquéllas que nos encontramos en las otras islas*⁵⁸. Al contrario se manifestó John Whitford (2003 [1890]:166) que, siguiendo con su mala opinión sobre la isla, escribía *no existe en la isla ni una sola carretera. Los caminos conducen a todas las direcciones y han sido sedimentados, desde hace siglos, de acuerdo a lo que la imaginación de los camellos y burros ha sugerido y aprobado. Afortunadamente, como las pocas montañas que existen son transitables, en comparación con la extensión de los valles, y como las pendientes no son muy pronunciadas, estos senderos, escogidos por un instinto casi comparable a la razón, son idóneos para camellos, burros e incluso excursionistas que prefieren recorrer el trayecto a pie*. En ambas descripciones se aprecia que el relieve no suponía un obstáculo insuperable para el desarrollo de buenas comunicaciones.

A continuación realizamos un análisis detallado de los caminos vecinales que actuaban en ese momento como vías de enlace entre los distintos municipios y con sus respectivas demarcaciones.

La Villa de Betancuria, *encerrada* en el macizo que lleva su nombre, se comunicaba con la costa por el camino que va al Puerto de La Peña, que recibía

⁵⁷ La edición, traducción y notas que el profesor Marcos Hormiga realiza de la parte referida a Fuerteventura de la obra de Olivia Stone *Tenerife y sus seis satélites* resulta muy enriquecedor para nuestros propósitos ya que el autor analiza y detalla las rutas seguidas por la viajera británica aportando interesantes datos sobre el trazado de aquellas vías.

⁵⁸ Hormiga, M., 1995 [1884]:29-30.

la visita de pequeños bergantillos que canalizaban el comercio con las otras islas o con el exterior. Este camino era el más largo del municipio, con aproximadamente dos leguas. Además, se comunica hacia el sur con Pájara, hacia el norte con el Valle de Santa Inés y hacia el este con Antigua. En general, estas vías eran de gran importancia, no en vano reflejaban su papel como antigua capital de la isla. Los *caminos conducen á los pueblos limítrofes y al puerto de la Peña, son ásperos y no en muy buen estado* (Madoz, P., 1986 [1845-1850]:51-52).

Pájara sólo poseía un camino vecinal que tenía 8 leguas y comunicaba el pueblo con la península de Jandía. Según Madoz (1986 [1845-1850]:158) *los CAMINOS son los generales de la isla, todos de herradura y bastante descuidados*.

En el municipio de Tuineje habían 2 caminos que comunican el núcleo con sus dos principales puertos, Gran Tarajal y Pozo Negro, y los pueblos de Pájara y Agua de Bueyes. En general, son caminos de escaso recorrido que no sobrepasaban una legua de longitud.

Antigua, que tiene una posición central estratégica en la isla, se comportaba como un importante nudo de comunicaciones, por lo que acogía seis caminos que la comunicaban con las principales entidades, Betancuria, La Oliva, Tuineje; y puertos, Puerto Cabras y Gran Tarajal. Estos caminos tenían una longitud media de entre 3/4 y 7 leguas.

La Oliva es el principal pueblo del norte y de la isla; desde él se articulaban todos los caminos que cubrían esta parte del territorio insular, concretamente cinco, que iban hacia el Puerto del Tostón, Puerto Cabras, Vallebrón y Tindaya. Los caminos *son los generales de la isla de herradura y muy descuidados* (Madoz, P., 1986 [1845-1850]:150).

Casillas del Ángel contaba con cuatro caminos *locales, ásperos y penosos como todos los de la isla* (Madoz, P., 1986 [1845-1850]:105) que unían este núcleo con Puerto Cabras, Ampuyenta, Tefía y los Llanos.

Ya hemos señalado que Puerto Cabras cobra una mayor importancia en el siglo XIX debido a la actividad comercial de exportación. Ello hizo que, desde todos los pueblos, prácticamente, salieran caminos hacia el mismo. Todos ellos

quedaban comunicados con los tres caminos que salían desde Puerto Cabras hacia el norte, hacia el oeste y hacia el sur y que garantizaban la salida de sus producciones.

Tetir contaba con cuatro caminos vecinales de corto recorrido que lo enlazaban con Puerto Cabras al este, con La Oliva al norte, mediante dos caminos, y Las Casillas al sur.

En síntesis, y según los datos aportados por Olive, la isla de Fuerteventura tenía un trazado caminero estable, dado que la evolución de la red estaba claramente marcada por la disponibilidad técnica y por el progreso insular, por lo que su extensión era reducida en relación a la superficie insular. El grado de conectividad de la red -ligado a la accesibilidad de los núcleos y a la movilidad de la población- presentaba en Fuerteventura grandes desequilibrios, lo que llevaba aparejado un desigual desarrollo socioeconómico, pues originaba un relativo progreso del centro-oeste insular y el atraso del resto.

Tal vez fueran estas deficiencias en relación con la prestación de servicios de la red las que determinaron que se desarrollaran los primeros proyectos de carreteras. Como puede apreciarse en las tablas, De la Puerta Canseco (2004 [1861]):112-113) adelantaba la siguiente información: *estrechas aunque llanas veredas enlazan actualmente los diversos pueblos de la Isla; pero se mejorarán los medios de comunicación cuando estén abiertas las carreteras de las que se halla en construcción, la que partiendo de Puerto de Cabras terminará en Tuineje pasando por Casillas del Ángel y La Antigua, con una longitud de 28 kilómetros, y en estudio la de Oliva a Puerto de Cabras, pasando por Tetir, que tendrá 23 kilómetros.*

El Depósito de la Guerra en su *Itinerario descriptivo militar de España*, de 1866, proporciona una información aún más detallada, aportando las características principales de cuatro vías que tenían una longitud total de 161 kilómetros. Además ofrece el recuento del vecindario que habitaba en los pueblos que unían estas rutas, 2.222 vecinos. Los caminos se dice que eran de herradura y que había tan sólo los puertos de la capital, Puerto Cabras, y el de Gran Tarajal, este último sólo se utilizaba para la exportación de la barrilla. Esta información la aportamos en el Documento 9 del Anexo

Como se ve en la figura V.25 el trazado de las vías une las poblaciones del interior con los puertos del Tostón, Puerto Cabras y Gran Tarajal, formando un circuito en el centro de la isla con tres ramales hacia las costas del norte y sur. Destaca como siempre el aislamiento de Jandía que no cuenta con ninguna ruta.

Por último, en el *Boletín Oficial de la Provincia de Canarias* del 4 de mayo de 1868 se relacionan treinta caminos, de los que se describen, pormenorizadamente, sus principales características. La información es muy parecida a la que había aportado Olive, aunque aquí se hace referencia a dos caminos más, uno en Pájara y otro en Tuineje, y a uno menos en Puerto Cabras. Esta información se detalla en el Documento 10 del Anexo

La información referida a los caminos vecinales de los ocho ayuntamientos se representa en la figura V.25; esta información responde a criterios administrativos y de utilidad y refleja que la red, con sus 299,400 kilómetros de vías, forma una malla al servicio de los pueblos interiores, uniendo las vegas y los puertos.

Los datos de los años de 1865, 1866 y 1868 son muy similares en cuanto a la longitud y al ancho de las vías, describiendo una isla que en general cuenta con escasos recursos, con poca población y que deja grandes espacios con una deficiente comunicación.

Aparte de los datos estadísticos, son interesantes las aportaciones realizadas por los libros de viaje de los visitantes que se acercaban hasta la isla; se trata, generalmente, de comentarios acerca del estado y del trazado de los mismos, así como de la vida que giraba en torno a ellos. Destacan los relatos de Olivia Stone, de 1884, de René Verneau, de entre 1884 y 1888, la guía de Samler Brown de 1889 y el de John Whitford, de 1890.

Figura V.25 Red de caminos de Fuerteventura según el Itinerario... (1866) y el BOPC (1868)

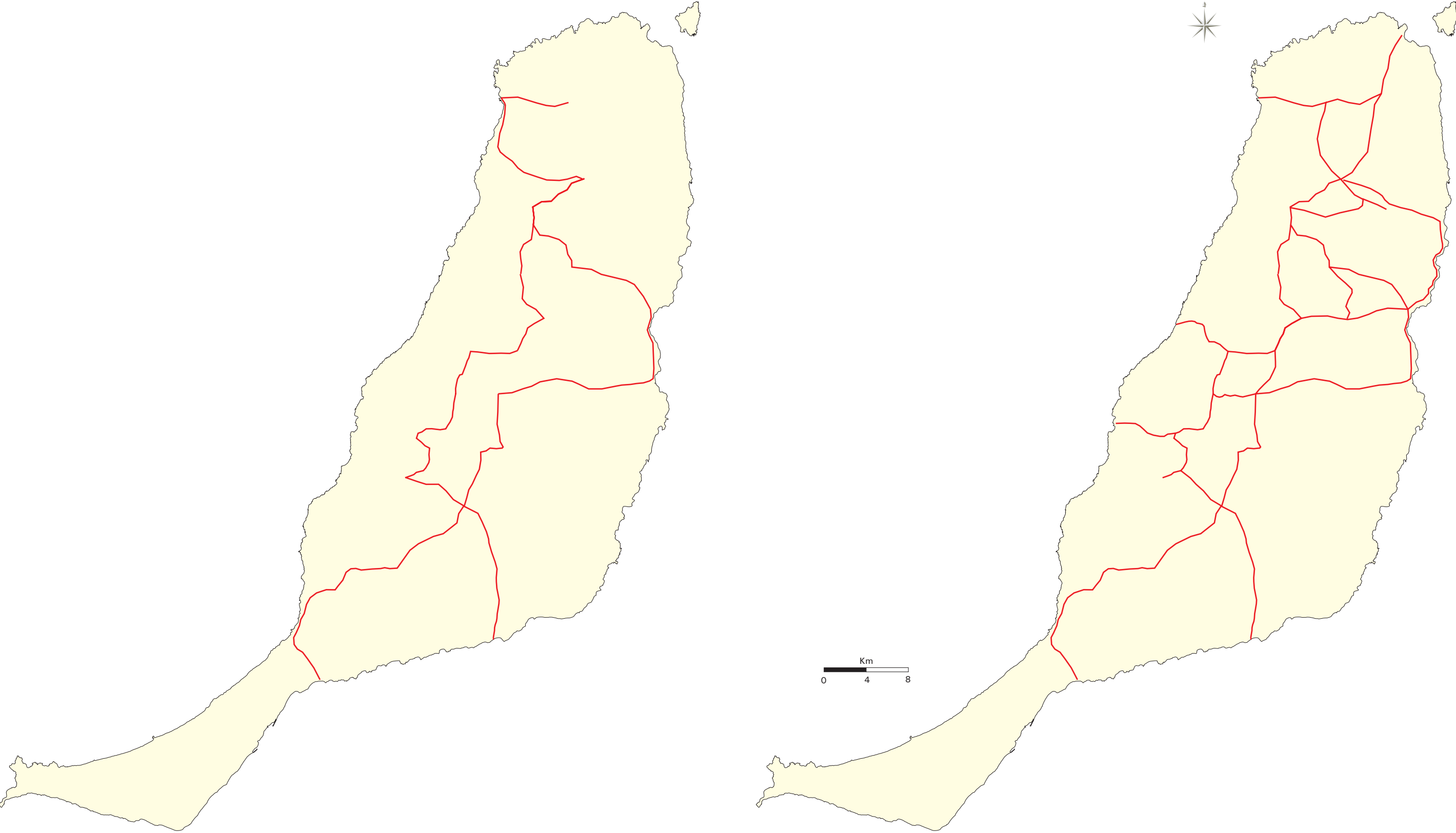
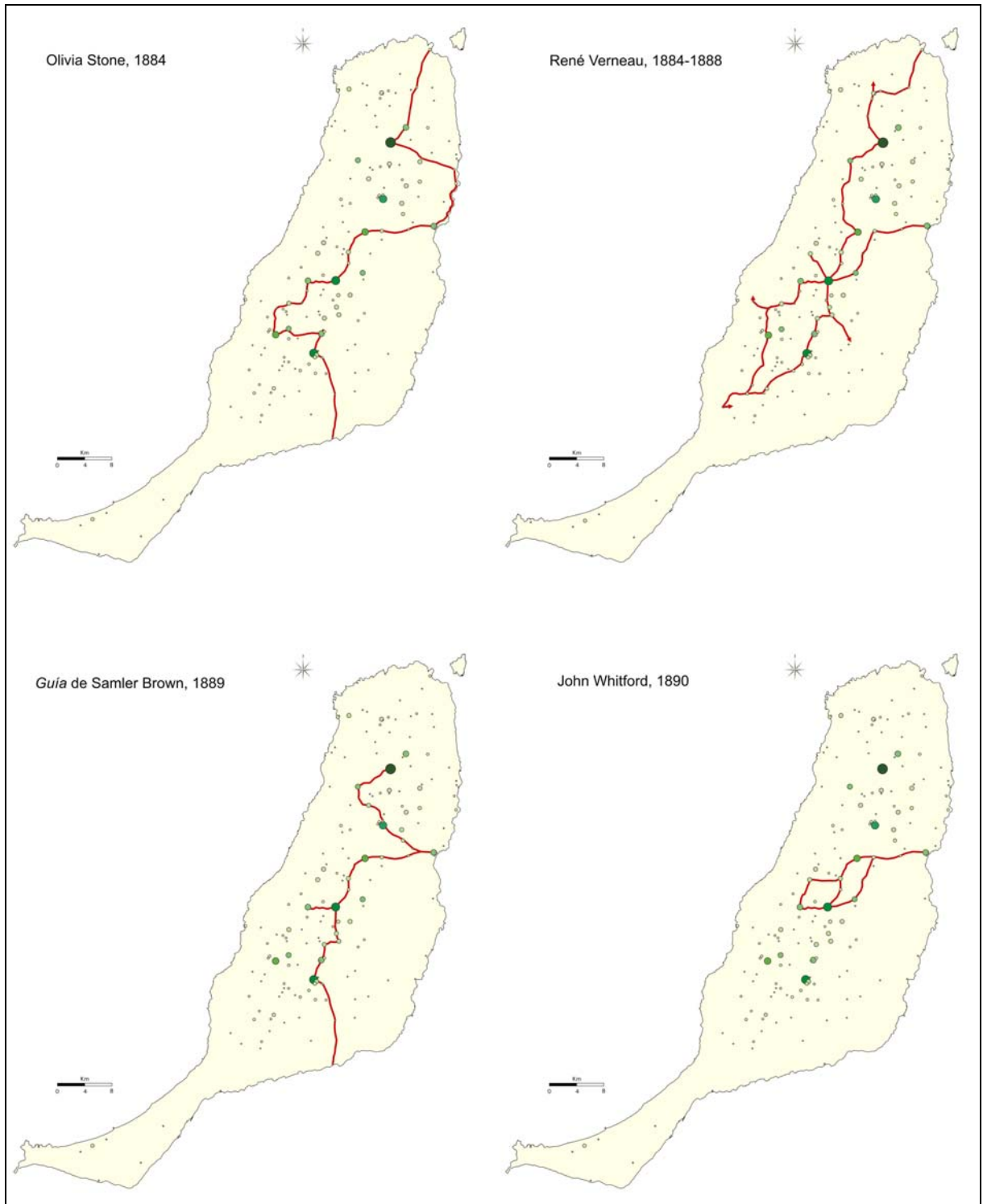


Figura V.26 Trayectos recorridos por diversos viajeros del siglo XIX



En la figura V.26 se puede apreciar que el centro y el norte de la isla son los espacios más transitados por los viajeros. Del istmo de La Pared hacia el sur

no se pasa, Jandía es un territorio aislado. Es evidente que las excursiones siguen aquellos trazados porque la red estaba más desarrollada en los pueblos del interior. El resto de la isla, según la mayor parte de los comentarios, es un desierto físico y humano⁵⁹, en dicho desierto tan sólo se aventura Verneau, a la búsqueda de yacimientos arqueológicos.

En función de los datos comentados se ha elaborado la cartografía correspondiente a las figuras V.27 y V.28. Se observa en ella que los cambios con respecto a la etapa anterior son escasos. El trazado permanece estable y se consolidan las vías asociadas a los sectores de nueva ocupación, sobre todo en el tramo que une Tuineje con La Oliva y en el acceso a Puerto Cabras⁶⁰, vías que se fortalecieron y que perdieron el carácter estacional que tenían.

El itinerario principal era central y unía el interior insular, el macizo de Betancuria y las llanuras, con los pueblos del norte. De esta vía salían dos accesos importantes uniendo Tetir y Casillas del Ángel con Puerto Cabras⁶¹. En consecuencia, la organización territorial de Fuerteventura comienza a bascular desde el interior hacia el este, lo que demuestra que la población empieza a perder el miedo a los ataques piráticos y que las costas desarrollan una mayor actividad de intercambio.

Al norte, La Oliva se confirma como un nodo principal que irradia su influencia desde su posición central hacia toda la comarca septentrional. Aparte del camino principal norte-sur, que la unía con Tindaya y Tetir, se desarrollaron vías secundarias que dieron acceso al noroeste, El Cotillo, al noreste, Corralejo, y al sureste, por la costa, con Puerto Cabras, el nuevo puerto que da salida a sus producciones, sustituyendo al de Tostón. Además, la villa norteña se unía también a través de vías secundarias con los valles de Calderetas y Vallebrón.

⁵⁹ *Sabía muy bien que los senderos son con frecuencia peligrosos y siempre difíciles de encontrar. Tampoco ignoraba que en el Sur no es fácil procurarse víveres... Casi no existen senderos, y con frecuencia, creyendo seguir un buen camino, lo encontramos interceptado por un muro, teniendo que dar grandes rodeos o bien abrir, para el dromedario, un pasaje en estos cercos que sólo sirven para limitar algunos pastos raquíuticos* (Verneau, R., 1987 [1884-1889]:150,153).

⁶⁰ En el siglo XIX estos dos puertos son los más importantes de la isla aunque como describió Verneau (1987 [1884-1888]:140) *en esta isla, la cala más pequeña es calificada con el nombre de puerto, así que éstos son numerosos, aunque sólo sea uno el frecuentado por los navíos, el Puerto Cabras, situado en la costa occidental; es una simple bahía que no tiene muelle ni espiguera, teniendo lugar en la playa el desembarco.*

⁶¹ El camino entre Casillas del Ángel y Puerto Cabras, aunque de los más transitados es uno de los más accidentados. (Verneau, R., 1987[1884-1888]:156). Acostumbrados en el interior a los caminos llanos y rectos los barrancos de Majamanga y de Río Cabras son para ellos serios obstáculos.

Figura V.27 Red de caminos de Fuerteventura en el Siglo XIX

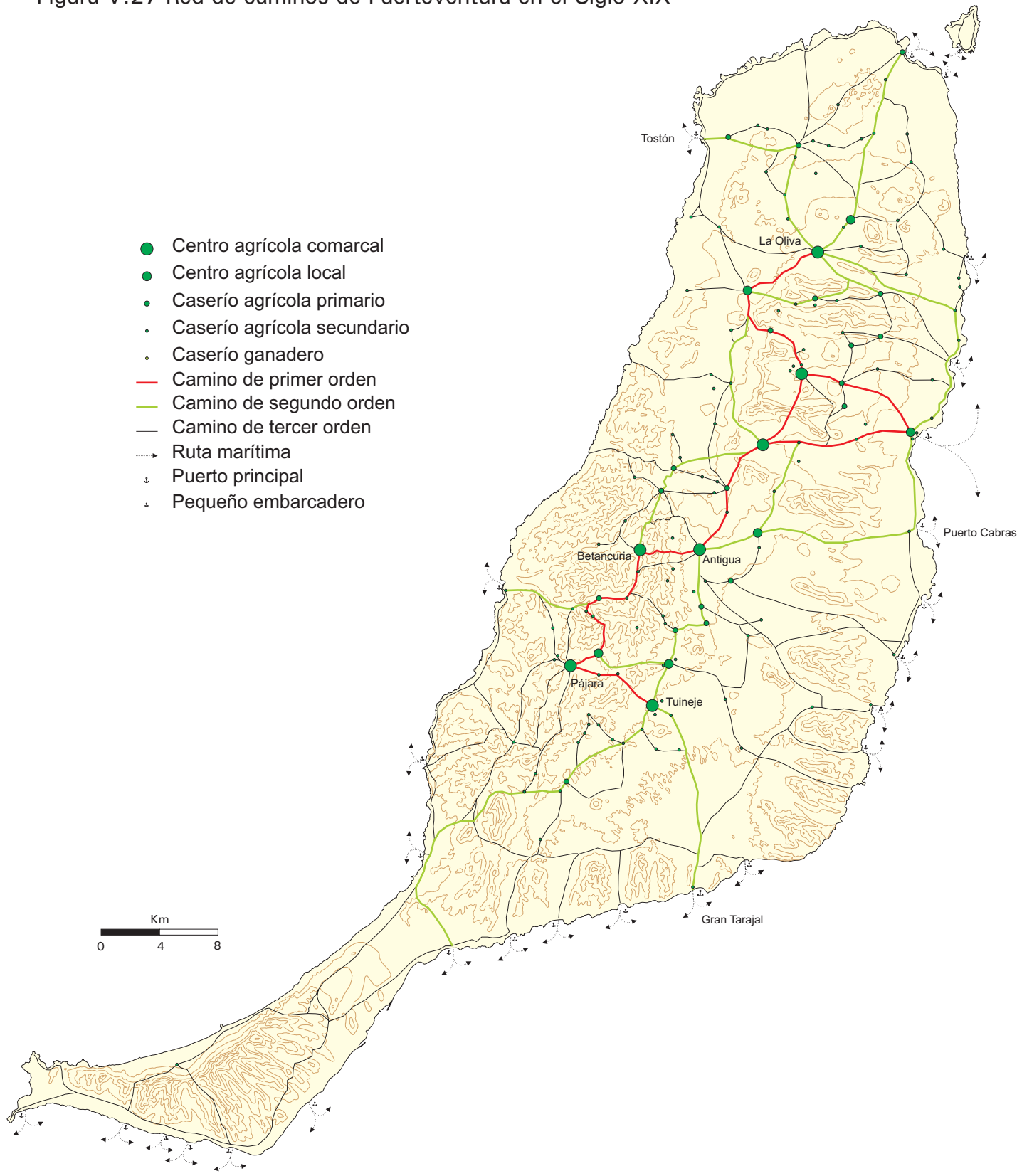
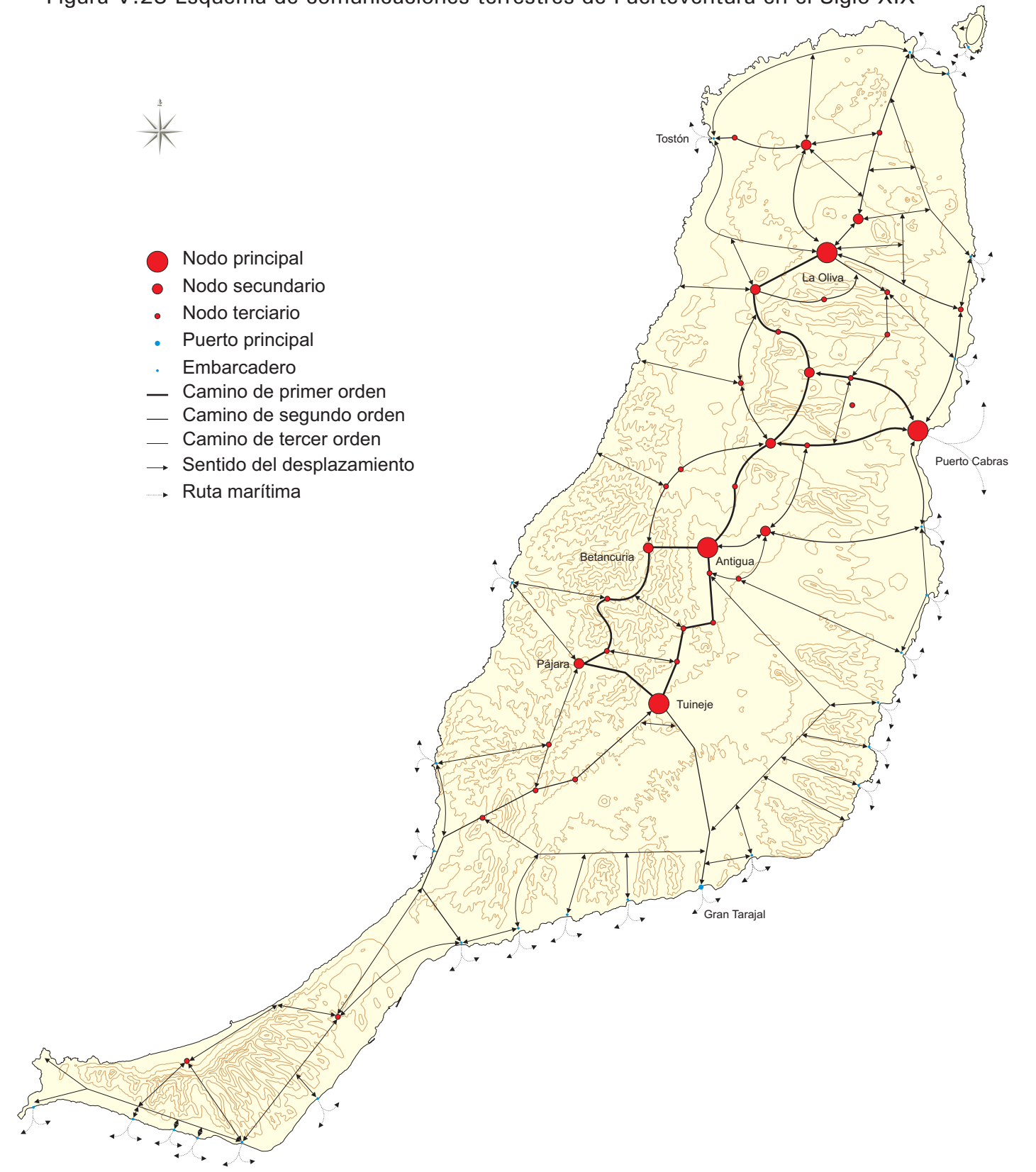


Figura V.28 Esquema de comunicaciones terrestres de Fuerteventura en el Siglo XIX



El resto de la comarca estaba surcado por sendas ganaderas que daban respuesta a la dinámica actividad pastoril de aquellos territorios, sobre todo en los malpaíses de Mascona, Majanicho, Bayuyo, Guriame y La Arena. Por último, el extremo norte de la isla se circunvala por la costa con uno de estos caminos terciarios que garantizan el aprovechamiento del litoral.

También al norte, el islote de Lobos sigue deshabitado; según noticias de 1837 *solo se encuentra en ella orchilla, y musgo, alguna barrilla silvestre y mucha abundancia de mariscos y pesca. Los pescadores de Corralejos suelen en cierto tiempo del año pasarse a la Isleta para el salado de viejas, clase de pez que se coje con abundancia* (Fraga, M., 1991:255). Como dice Lobo Cabrera (1995:227) *el faro va a constituir un hecho singular en el discurrir histórico de la isla de Lobos* ya que a partir de ese momento contará con población más o menos estable. El faro de la Punta de Martiño se terminó en 1865, encendiéndose por primera vez el 30 de julio del mismo año. Su construcción también influyó en las sendas y veredas de la isla, ya que éstas se mejoraron y se convirtió en pista el acceso desde el puertito, al lado de la playa de la Calera, un acceso que conduce hasta el noreste del islote, donde se emplazó definitivamente.

El segundo nodo principal que conviene comentar es el de Puerto Cabras ya que, paulatinamente, atrajo la mayor parte del tráfico caminero del siglo XIX. La reactivación económica que produjo la exportación de barrilla y cochinilla, primero, y, posteriormente, de la piedra de cal, hizo que este enclave se convirtiera, pasado el tiempo, en la capital administrativa insular. El devenir de la capitalidad económica majorera ejemplifica la historia insular, primero la defensiva y militar de Betancuria, luego la agraria cerealística del interior y norte, Antigua y La Oliva, y por último, la comercial costera de Puerto Cabras. A este enclave llegan los dos ramales de las vías principales procedentes de Tetir y Casillas del Ángel, ya comentados, y el secundario que lo enlaza con La Oliva. El otro camino secundario es el que por la costa lo une con El Matorral y luego hacia el interior hasta Triquivijate, primero, y luego hasta Antigua.

Ya en el margen oriental del macizo de Betancuria, pero situados en los llanos, destacan otros dos nodos, que completan los vértices principales sobre

los que se desarrolla la red de caminos, Antigua y Tuineje. Vertebrando estos dos núcleos, que delimitan la comarca agrícola de mayor extensión de la isla, pasa el eje caminero principal, formando un pequeño circuito que penetra en el macizo por el norte y el sur. Al norte, el camino real de la Villa, que une Antigua con aquélla y, al sur, el camino de Tuineje, que enlaza con Pájara y, a través de los Granadillos, con la vega de Río Palmas y con Betancuria, cierran el circuito principal. Desde Tuineje, además, parte un camino recto que llega hasta el puerto de Gran Tarajal, puerto que se convierte, desde fines del siglo XIX, el segundo en importancia de la isla.

En este círculo en torno al Macizo destacan tres caminos secundarios. El primero, el que va al Puerto de la Peña. Adquiere este carácter secundario a medida que se traslada el dinamismo económico hacia el norte, por lo que se utiliza mucho menos y queda en un segundo plano. El segundo une la Villa con el Valle de Santa Inés, los Llanos de la Concepción y Casillas de Ángel y el tercero une Toto con Tiscamanita. Aparte de éstos hay otras dos vías secundarias fuera del Macizo, una que comunica Antigua con Tesjuates a través de Triquivijate, y que permite acortar camino en dirección a Puerto Cabras, y otra que comunica Tuineje con las aldeas del sur, atravesando La Florida, Tesejerague y Chilegua hasta Matas Blancas, la puerta de entrada a Jandía. Como siempre, el resto de los caminos terciarios complementa los accesos a las tierras de cultivo y, sobre todo, a las zonas pastoreadas y embarcaderos.

La jerarquización de la red favoreció el norte y centro de la isla, que conformaban una gran unidad insular interrelacionada, en cambio, el sur se mantuvo muy mal comunicado, como se ha indicado. Es necesario corroborar que la dehesa de Jandía aparecía alejada de los centros más dinámicos. Su especialización como reservorio ganadero tradicional impidió la reactivación de su economía, de forma que se mantuvo distanciada física y socialmente del resto de Fuerteventura.

Es hoy, en los primeros años del siglo XXI, cuando la extremidad sur de la isla ha quedado plenamente integrada en la estructura territorial y económica insular gracias a la dimensión que ha adquirido la urbanización turística de sus magníficas playas y gracias al trazado de grandes autopistas que han hecho

desaparecer la marginalidad de un espacio al que el desarrollo dio la espalda hasta hace escasamente veinte años.

Como ya se ha comentado, los puertos más importantes a finales del XIX eran Gran Tarajal y, sobre todo, Puerto Cabras, *en las costas de Levante es el mejor aunque poco abrigado, y hay diversas calas que ofrecen iguales caracteres porque la costa en general es muy seguida y bastante alta* (Olive, P., 1865:362). En general, no había casi infraestructuras portuarias, lo que fue motivo de queja constante por parte de los políticos isleños. Las comunicaciones en 1862 y 1863 se reducían tan sólo a una línea marítima que unía Puerto Cabras con Las Palmas y Arrecife, esta travesía la realizaban dos barcos, cuatro veces al mes (Olive, P., 1865:377), lo que refleja el escaso dinamismo portuario de la isla.

En síntesis, aunque la cartografía nos informa de que la isla aparecía surcada por bastantes caminos y de que había un número considerable de puertos y embarcaderos, el balance es negativo, pues el número de vías no garantizaba la buena comunicación entre los diferentes núcleos y el estado de las mismas no facilitaba un tránsito continuo y estable. Por ello, en parte, el camello y el burro continuaron siendo los medios de transporte más utilizados⁶². En su *Guía*, Samler Brown (2000 [1889]:544) comenta, *el aspecto de la isla es extremadamente inatractivo... Hasta ahora hay algunas carreteras y la comunicación sigue siendo bastante ruda, caminos abandonados, bien adaptados al camello o al burro, el primero siempre utilizado para largas distancias. Como esta es una de las isla mayores del archipiélago, siendo de hecho la segunda después de Tenerife, las distancias de punto a punto son, a menudo, bastante importantes, aunque viajar es fácil.*

Por tanto, a pesar de las condiciones favorables para las comunicaciones terrestres, presumimos que los desplazamientos eran escasos, las bajas densidades poblacionales y la escasa actividad del comercio local hacían que los

⁶² Olivia Stone a su paso por La Oliva se asombra cuando D. Víctor Acosta, su anfitrión, le enseña su granja destacando que *tiene una joya para anticuarios que es un carruaje de alrededor de ciento veinte o ciento treinta años, de alguna manera con forma de cabriolé sobre cuatro ruedas. Las ruedas traseras son de casi seis pies de diámetro. El por qué lo trajeron aquí es un misterio, ya que no hubo carreteras para carruajes en la isla hasta el día de hoy* (Hormiga, M., 1995 [1884]:37).

caminos de la isla aparecieran casi siempre solitarios⁶³ y, a excepción de los principales, el resto de la red era desconocida para la mayor parte de los majoreros. A modo de ejemplo, Olivia Stone, en sus paseos por Fuerteventura, tuvo problemas para seguir los caminos ya que su guía no conocía parte de las rutas⁶⁴, pues las más transitadas surcaban tan sólo el interior. De estas vías principales del interior partían los caminos que se dirigían a la costa, estableciéndose comunicaciones transversales entre los núcleos que enlazaban estas últimas y que completaban un sistema que era más denso en el norte y centro y más abierto en el sur, característica secular que mantuvo a la isla desigualmente desarrollada y que refleja el modelo del poblamiento insular.

V.1.4 La soledad de los caminos: análisis final

En el soneto XLIV dedicado a Betancuria del libro de Unamuno *De Fuerteventura a París*, el poeta escribió: *Enjalbegada tumba es Betancuria, donde la vida como acaba empieza*⁶⁵. Esta segunda línea resume mucho de la historia majorera, no sólo de la antigua capital sino de toda la isla. El paso del tiempo implicó muy pocos cambios y ese escaso dinamismo junto a la miseria, el aislamiento y la emigración de sus gentes perfilaron un territorio pobre y solitario donde se respiraba *una austera tristeza*⁶⁶. Fuerteventura sufrió grandes problemas estructurales que frenaron su expansión económica. Estas dificultades fueron causadas fundamentalmente por dos razones. La primera es la de unas condiciones geoclimáticas adversas, que ocasionaban tal sequía y aridez que

⁶³ En relación a esto escribe Verneau (1987 [1884-1888]:144): *Tampoco se debe esperar encontrar caminos propiamente dichos. En toda la isla no existe un trozo de carretera. Debo decir que los senderos son bastante practicables y que casi no tienen malos pasos, si se decide dar un rodeo para evitar las montañas. Los caminos apenas están trazados y ninguno tiene una dirección fija. No son los viajeros quienes puedan llegar a abrir caminos, pues aparte de los que van a Puerto Cabras, muy poca gente los frecuenta. En el trayecto de La Oliva a Antigua sólo vi un ser humano en la aldea de Tefía. Hubiese creído con firmeza que todo el mundo había abandonado esta comarca, si mi guía no me hubiese afirmado que continuaban viviendo allí algunos habitantes.* También el geólogo alemán Georg Hartung (1857:23-24) destaca que *En caminos como el que seguimos hoy, [se refiere a uno entre Betancuria y Chilegua] raras veces se encuentra uno con alguien. Pero si se daba el caso, el camellero no dejaba pasar la oportunidad para entablar una afanada conversación* (citado por Sarmiento, M., 2004:185).

⁶⁴ *Nuestro hombre no había estado nunca en esta carretera, así que no conocía ni el camino ni la distancia que habría... Nuestro camellero no lo conocía y como estábamos desorientados, procedimos a preguntar por la ruta* (Hormiga, M., 1995:78, 86).

⁶⁵ Unamuno, M. de, 2003:74.

⁶⁶ Unamuno, M. de, 2003:75.

hacían muy difícil la actividad agraria. Y una segunda, el régimen de señorío, que propició una continua sangría, tanto de sus recursos humanos como productivos.

Esta estructura socioeconómica hizo que la isla creciera muy lentamente en su desarrollo productivo y en el asentamiento y evolución poblacionales. El número de sus habitantes sufrió fuertes retrocesos en determinados momentos coyunturales de los siglos XVI, XVII y XVIII, momentos en los que se despobló casi en su totalidad, ya fuera por ataques piráticos como por las sucesivas hambrunas. Durante el Antiguo Régimen, Fuerteventura seguía siendo una isla orientada básicamente hacia la agricultura de subsistencia; se había aislado totalmente de los mecanismos exportadores y se había especializado en la obtención de un excedente cerealístico que se llevaba a Tenerife en aquellos años de buena producción, años escasos dado el riguroso régimen climatológico que determinaba unos pobres rendimientos. En consecuencia, se repetían las crisis de subsistencia cada cierto número de años y ello ocasionaba emigraciones masivas a Gran Canaria y Tenerife. La soledad de los caminos a fines del siglo XIX era una muestra de esa realidad socioeconómica. La evolución de las comunicaciones terrestres dependió de las características del medio físico, de la escasa disponibilidad de recursos así como de las sabias estrategias de adaptación y explotación de los mismos que realizó la sociedad que allí vivía y que, pese a ello, no podían garantizar el progreso.

La contraposición llano-montaña y las reducidas pendientes configuran la compartimentación física de la isla. Por su parte, la mayor disponibilidad de recursos de los llanos interiores y de las cuencas de los barrancos, con unos mejores suelos y, sobre todo, con agua, condicionó históricamente la localización de un mayor número de asentamientos en estos sectores. Frente a estos espacios, los llanos encalichados, los malpaíses y las arenas desarrollaron un escaso poblamiento y se dedicaron fundamentalmente al pastoreo. En consecuencia, se desarrollaron las comunicaciones interiores y se limitaron las paralelas a la costa, lo que dio lugar a un esquema en el que se diferenciaban dos comportamientos, uno lineal en el interior, más dinámico, y otro perpendicular a éste, hacia los sectores costeros.

Los primeros caminos mayoreros no pasaban de ser sendas o veredas estrechas, adaptadas al paso humano y del ganado. La red de comunicaciones terrestre de los majos aprovechó las rutas de paso naturales, que conforman las llanuras interiores, para enlazar las distintas comarcas de la isla. Un eje central norte-sur, que cruza el centro insular, desde lo que hoy es La Oliva hasta la península de Jandía, vertebraba los posibles desplazamientos, facilitando el tránsito entre las distintas zonas de pastoreo y los asentamientos principales. Desde la costa, a través de las cuencas de los barrancos, se desarrollaron vías de comunicación transversales, que enlazaban las primeras con la línea central.

Tras la Conquista, desde 1402, la primigenia red de comunicaciones terrestre siguió las directrices marcadas por la localización defensiva de la capital insular y por el aprovechamiento agrícola de los suelos más feraces. Se generó una red en el interior del Macizo de Betancuria que, poco a poco, irradió su influencia hacia otras vegas cercanas. La Villa era el principio y final de todos los caminos que iban o venían hacia la vega de Río Palmas, el Valle de Santa Inés, los Llanos de la Concepción, Antigua, Tetir, La Oliva, Pájara y Tuineje, los primeros asentamientos de la isla. El resto del territorio respondía al uso ganadero. Todo ello generó una vertebración caminera y portuaria escasa y poco funcional.

Durante los siglos XVII y XVIII, la red de caminos ya no basculaba solamente en torno al núcleo principal situado en Betancuria, sino que se potenció el eje central mayorero través de las llanuras interiores, desde Tuineje hasta La Oliva. Además de la Villa y de los dos pueblos mencionados se desarrollaron otros nodos principales que, como nuevos centros agrícolas comarcales, estructuraron, por un lado, las vegas de las que eran cabecera y, por otro, la vía principal y los caminos secundarios asociados a ellas. Estos núcleos son Pájara, Antigua, Casillas de Ángel y Tetir. Por último, no cambió la funcionalidad de la red de caminos de tercer orden, que siguió dando acceso y comunicación, a través de numerosas sendas, a los caseríos con las zonas de pastoreo, con los puntos de pesca o marisqueo y con los puertos o embarcaderos.

La producción agraria con sus altibajos condicionó el desarrollo de estas infraestructuras, las buenas cosechas incrementaron el flujo de personas y medios de transporte facilitando el desarrollo de los caminos pero las crisis de hambre y sed los vaciaron, igualmente.

En el siglo XIX los cambios con respecto a la etapa anterior fueron escasos. El trazado permaneció estable y se consolidaron las vías asociadas a los sectores de nueva ocupación, sobre todo en el eje que une La Oliva con Tuineje y en los accesos a Gran Tarajal y Puerto Cabras, que se fortalecieron, perdiendo el carácter estacional que tenían. Se contaba con un itinerario central principal basado en cuatro nodos principales, La Oliva, Antigua, Tuineje y Puerto Cabras. Este último núcleo aumentó su protagonismo al asentarse allí la naciente burguesía comercial vinculada a la explotación y exportación de productos como la barrilla. Paulatinamente, la intensidad de los desplazamientos y su frecuencia fueron mayores en los ejes que enlazaban con la fachada oriental de la isla. Ya no había miedo a los ataques piráticos y las costas empezaron a tener un mayor protagonismo. Todo ello en relación con el norte y centro de la isla, que conformaron una gran unidad interrelacionada, mientras que el sur se mantuvo muy mal comunicado.

La península de Jandía permaneció alejada física y económicamente de los centros más dinámicos, perpetuando su carácter de reservorio tradicional ganadero. La isla de Lobos, despoblada hasta finales del XIX, no tuvo asentamientos estables debido a la falta de agua. Allí, las escasas sendas y veredas estuvieron al servicio, primero, de las cortas estancias de los piratas y corsarios y, luego, de la explotación de los recursos pesqueros, de las pardelas y de la orchilla.

En resumen, Fuerteventura desarrolló un esquema global de comunicaciones de gran amplitud pero de baja intensidad de uso. La red morfológicamente responde a la estructura de una isla llana, no ofreciendo grandes obstáculos a las comunicaciones, pero los escasos efectivos poblacionales no consolidaron una red de caminos potente y estable. La funcionalidad y dinamismo de las comunicaciones terrestres vienen marcados en definitiva por características propias como son la poca altitud y pendiente del

relieve, las grandes dimensiones del solar insular, la poca población que lo habita, su condición de isla señorial y los escasos recursos, todo ello la convierte en suma en una isla con un comportamiento periférico, es decir lejana a los centros de mayor dinamismo económico y administrativo.

V.2. Gran Canaria

En los quinientos años que median entre la Conquista y la actualidad, Gran Canaria se ha desarrollado conformando un territorio caracterizado por su diversidad. Sin caer en tópicos publicitarios, sí destacamos, que un espacio tan reducido como el de esta isla, de apenas 1.560 kilómetros cuadrados, da cabida a una gran variedad de paisajes, lo que la salva de la monotonía que se respira en otros enclaves similares. Sus paisajes reflejan una herencia básicamente rural, hasta hace escasos años. Sólo el avance de la ciudad y del alojamiento turístico han ido borrando las huellas del pasado inmediato.

Tras cinco años de luchas, la Conquista de la isla finalizó en 1483. Su posición central y la abundancia de recursos hicieron de Gran Canaria un espacio codiciado y la Corona de Castilla la incorporó a sus territorios en 1487, convirtiéndose al igual que La Palma y Tenerife en isla realenga. Los nuevos pobladores se instalaron inmediatamente después de esa fecha. Además de los militares, que ya estaban en ella, llegaron colonos agricultores, comerciantes, artesanos, etc., que consolidaron un asentamiento estable, estableciendo la capital insular en el recién creado lugar del Real de Las Palmas, en la desembocadura del barranco de Guiniguada. En este contexto comenzó la aventura atlántica castellana y la isla pasó a ser punto de referencia en el proceso de expansión colonial. Al introducirse en estos años el cultivo de la caña de azúcar, Gran Canaria entró en los nuevos circuitos comerciales internacionales. En consecuencia, el desarrollo económico de la isla y la dinámica de transformación de sus paisajes van a estar determinados por factores externos, desde este primer momento.

La isla se estructuró en torno a las nuevas comarcas agrícolas, que coinciden con las vegas más productivas, las de Telde, Las Palmas, Arucas y Guía-Gáldar, comarcas de las que se ocuparon sus sectores costeros. Durante los siglos XVII y XVIII, agotado el aprovechamiento azucarero, se colonizaron las medianías en busca de nuevas tierras para la producción agrícola, lo que hizo que se extendieran por el paisaje insular nuevos cultivos y se creara un mayor número de caseríos, que determinaron el carácter rural de la nueva sociedad

grancanaria. En el siglo XIX, el modelo puertofranquista generó nuevas expectativas y centralizó aún más el papel de la capital insular, revitalizando la dedicación exterior de un sistema productivo que ya se había impuesto tras la Conquista. Los vaivenes que han jalonado su historia, han aportado una cierta vitalidad a la economía de esta isla central, característica que no se produjo en las islas periféricas.

Todo ello determinó la configuración de una red de comunicaciones terrestres caracterizada por su gran dinamismo, desde el siglo XV hasta finales del XIX. Sin embargo, las transformaciones de la misma, lógicamente asociadas a los cambios económicos y poblacionales que marcó el devenir histórico, no fueron decisivas, ya que el desarrollo funcional de la red viaria fue moderado. Se mantuvieron siempre los grandes ejes de comunicación caminera que estuvieron al servicio de un sistema económico cambiante. Los caminos estructuraban el territorio en función de la localización de las mejores vegas agrícolas, enclavadas en torno a las mayores cuencas hidrográficas, vegas que proporcionaban abundante agua y buenos suelos. Sin embargo, a finales del siglo decimonónico, las informaciones que se daban acerca de los senderos grancanarios reflejaban ciertas carencias. La queja de paisanos y viajeros sobre el penoso estado de los caminos era constante. Sin duda, y sobre otras razones, la falta del dinero destinado a mejoras de la red mantuvo las comunicaciones terrestres en Gran Canaria en malas condiciones cuando, potencialmente, la isla podría haber ofrecido otra imagen.

El estudio de la evolución y transformación de los caminos tradicionales de Gran Canaria ha sido un tema que ya hemos abordado con cierta profundidad en nuestra tesis de licenciatura¹. En este apartado, completamos el análisis que ya realizamos aportando nuevos datos que mejoran la interpretación de la red caminera.

¹ *Los caminos de Gran Canaria* (1997) analiza las claves para la interpretación del trazado, la evolución y la tipología de la red de caminos grancanaria.

V.2.1 *La isla quebrada*²

Gran Canaria ocupa una posición central en el Archipiélago siendo sus coordenadas son las de los 27° 44' de latitud norte de su extremo meridional y los 28° 11' de latitud norte de su extremo septentrional y los 15° 22' de longitud oeste de su extremo oriental y 15° 49' de longitud oeste de su extremo occidental. Por su forma circular y su perfil topográfico ha sido definida como una gran montaña cónica, que culmina en el centro geométrico del Pico de las Nieves, a 1.949 metros de altitud. También ha sido descrita como la isla redonda, pues su diámetro medio apenas llega a los 48 kilómetros. Por tanto, según su morfología, estamos ante un ejemplo paradigmático de isla en escudo.

Su construcción volcánica se extiende desde el Mioceno Medio hasta el Cuaternario y en relación con el resto de las islas, tiene una edad intermedia, en torno a los 14,5 millones de años, más joven que las dos orientales y más antigua que las cuatro occidentales. A lo largo de su evolución geomorfológica, los principales centros de emisión se han ido desplazando hacia el nordeste, lo que nos permite diferenciar entre una mitad suroccidental más antigua, llamada Paleocanaria, y otra nororiental más reciente, identificada como Neocanaria.

La interacción de los procesos constructivos y erosivos que conformaron la isla emergida ha dado lugar a un relieve abrupto, caracterizado por la alternancia de profundos barrancos con diversos tipos de interfluvios, entre los que se alternan lomos, rampas y cuchillos. Si la observamos a vista de pájaro, la isla se muestra como una montaña quebrada, rota por infinidad de incisiones, que compartimentan la topografía del bloque insular. En el relieve grancanario se diferencian dos grandes unidades morfológicas: la nordeste, dominada por interfluvios alomados y barrancos encajados (Telde, Guinguada, Tamaraceite, Tenoya, Azuaje, Agaete, Guayedra, La Aldea...), y la suroeste, en la que amplios barrancos, tales como Veneguera, Mogán, Arguineguín, Fataga, Tirajana o

² Para la realización de este apartado hemos utilizado la obra *El relieve de Gran Canaria* de A. Santana y A. Naranjo (1992) en la que, además de tratar la evolución geomorfológica de la isla, se aborda el tema a través de una aproximación y clasificación tipológica de formas negativas, positivas y neutras que acentúa la forma en que percibimos el relieve insular, siendo esta aproximación muy valiosa para nuestro estudio, ya que nos ayuda a detallar mejor la interacción entre el relieve y las vías de comunicación terrestres tradicionales en Gran Canaria. Asumimos por tanto la comarcalización topográfica que en dicha obra se realiza.

Guayadeque, alternan con grandes macizos. Como se observa en la figura V.29 predominan las fuertes pendientes, de entre 6 y 36 grados; la cumbre central a casi 2.000 metros de altura, actúa de vértice máximo desde el que, en todas direcciones, se desciende rápidamente hacia los sectores costeros, por lo que destaca la sensación de caída. Por tanto, la fuerte pendiente forma parte consustancial del relieve isleño, salvo en las plataformas y llanos litorales, que ocupan casi el 34% de la superficie insular.

Figura V.29 Intervalos de pendiente

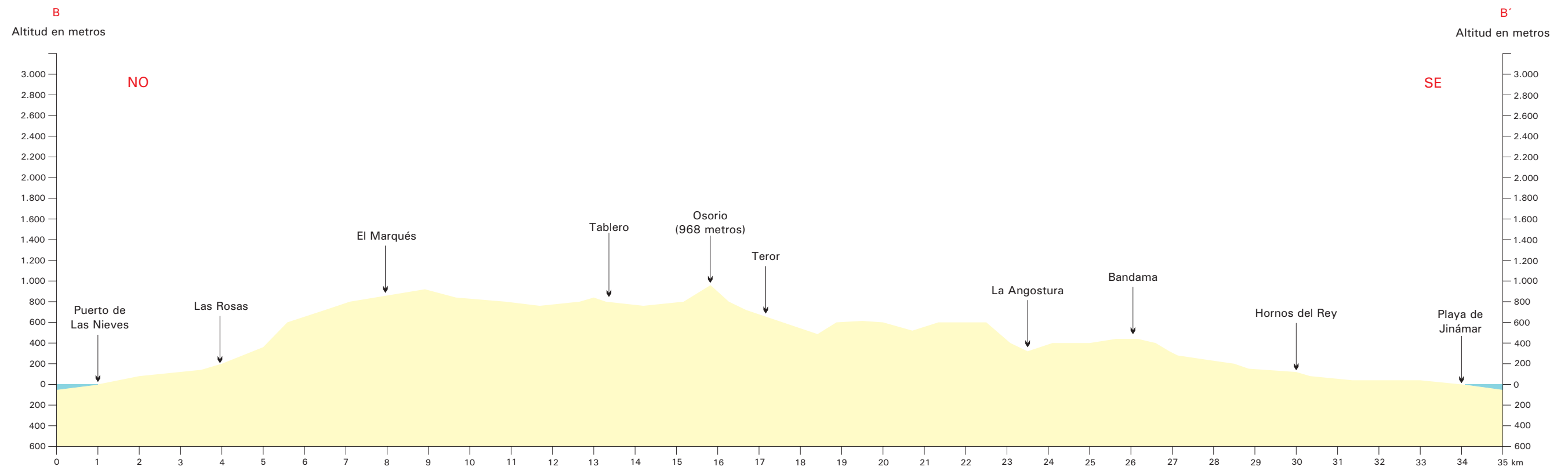
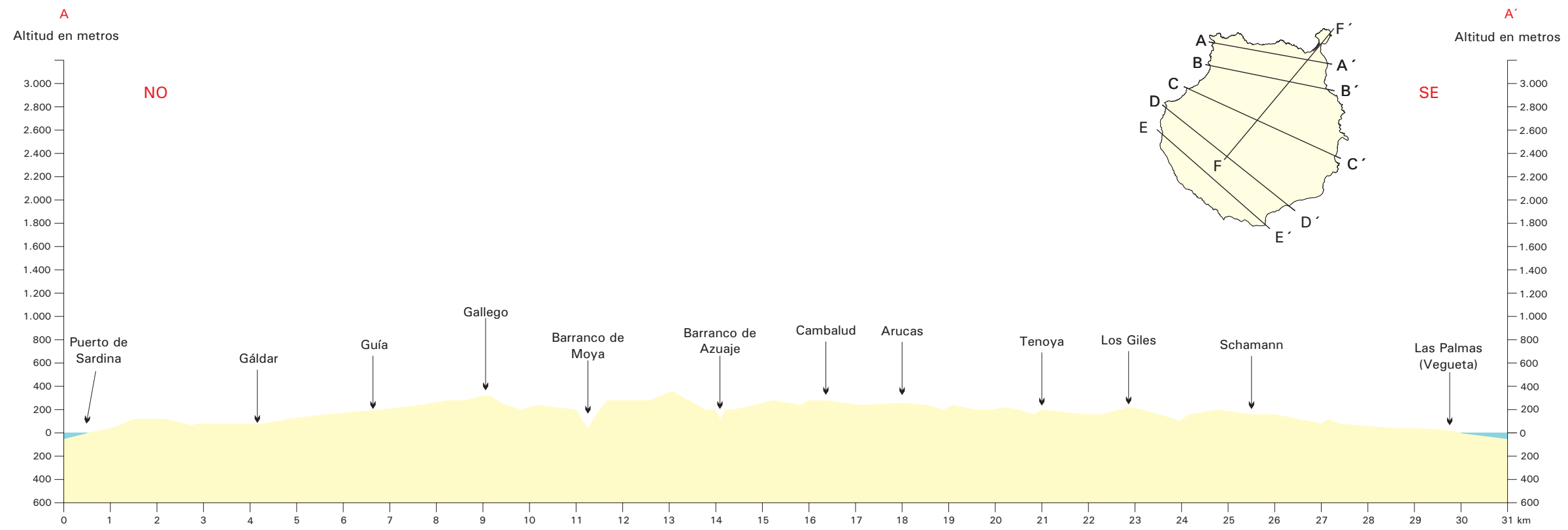
Grados	Km ²	%
0-3	397	25,3
3-6	289,3	18,4
6-12	359,3	22,9
12-24	359,7	22,9
24-36	134,3	8,6
36-48	27,1	1,7
> 48	1,8	0,1
Total	1.568,5	100,0

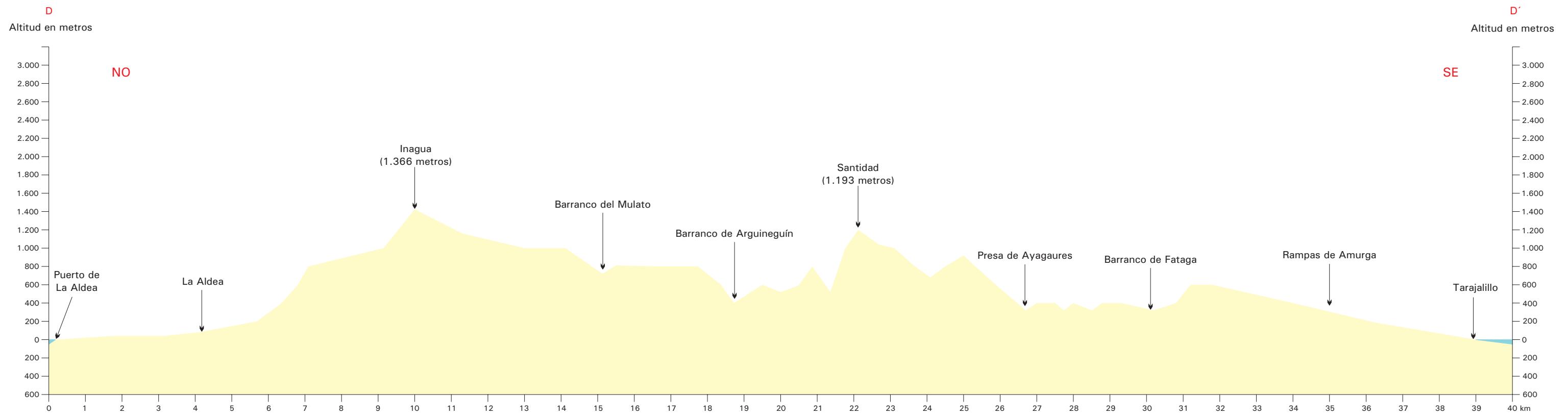
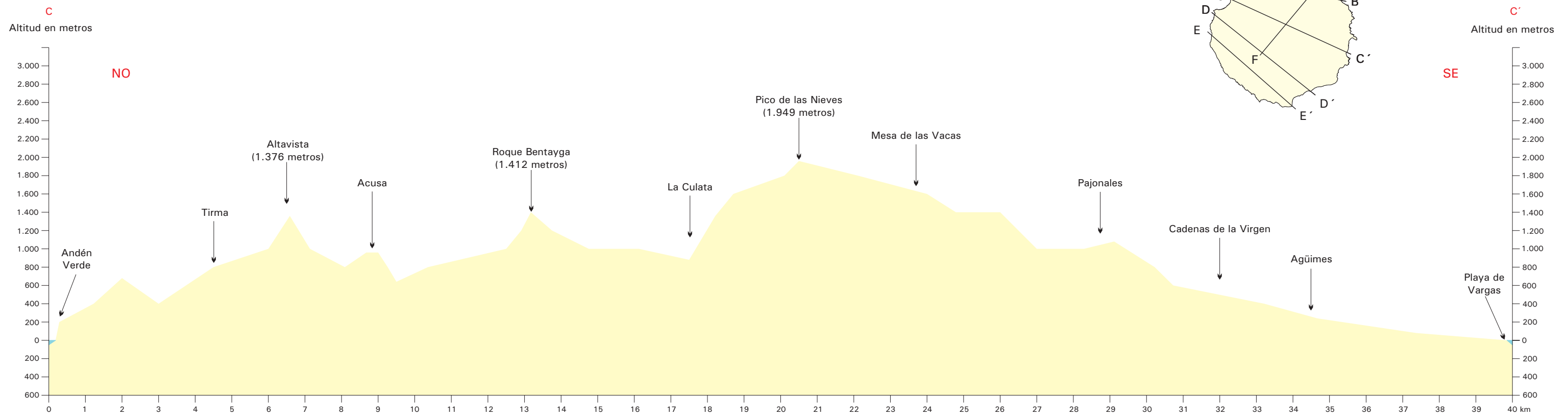
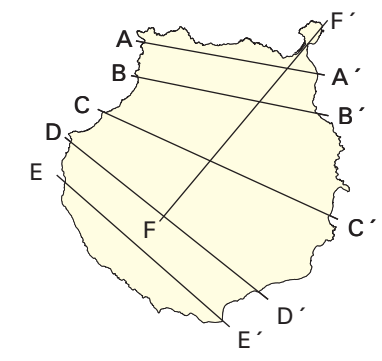
Fuente: *Gran Atlas Temático de Canarias*, 2000:47.

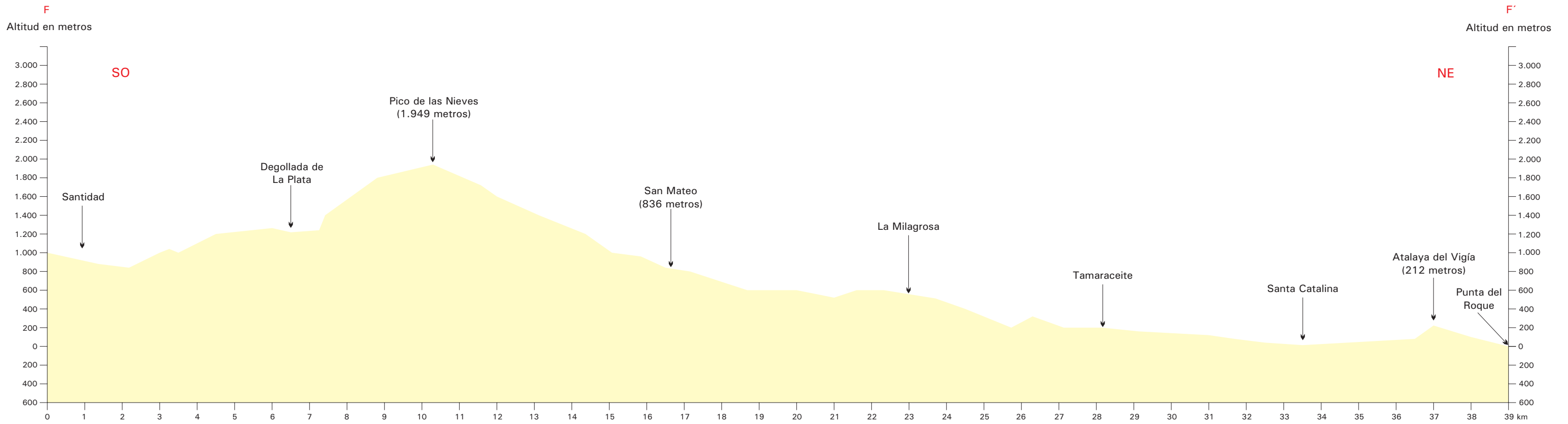
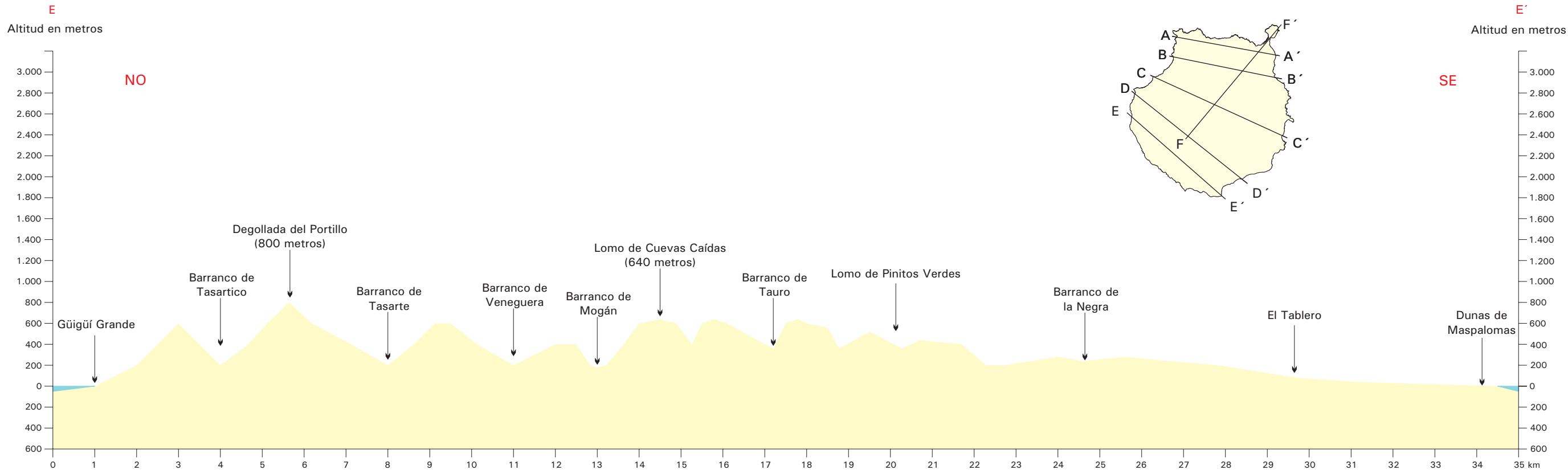
En los perfiles del relieve, figura V.30, apreciamos el predominio de los escarpes, laderas de gran pendiente, y barrancos que destacan el quebrado relieve de la isla.

La altitud del relieve hace que, bajo los efectos de los vientos alisios, se acentúe la oposición barlovento-sotavento, que a su vez influye en la localización del poblamiento a través de las modificaciones que introduce en la distribución de las precipitaciones. Éstas son más abundantes en la mitad nororiental, posibilitando, por un lado, el desarrollo de suelos más potentes y por otro la instalación de una vegetación subhúmeda muy destacada. Mientras, en la vertiente de sotavento, las precipitaciones se caracterizan por su escasez, lo que explica el escaso desarrollo de los suelos y la vegetación xerófila que caracterizan al suroeste. No sólo se da la oposición en la isla en función de la

Figura V.30 Perfiles







exposición o no a los vientos dominantes sino, como en el resto de las islas de mayor relieve se produce un escalonamiento bioclimático que se concreta en los tres pisos ya definidos: costa, medianías y cumbre.

Figura V.31 Intervalos de altitud

Metros	Km ²	%
0-100	216,6	13,8
100-200	171,4	10,9
200-500	580,4	37,0
500-1.000	414,5	26,4
1.000-1.500	162,1	10,3
1.500-2.000	23,5	1,5
Total	1.568,5	100,0

Fuente: *Gran Atlas Temático de Canarias*, 2000:46.

La costa, que supone el 24% de la superficie insular, se presenta en ambas fachadas como el espacio preferente del asentamiento humano, al contar con importantes recursos agrícolas. Mientras, las medianías, con un 54% de superficie, muestran marcados contrastes entre la mitad nororiental, intensamente antropizada, y la suroccidental, escasamente poblada hasta hace poco tiempo. Por último, las cumbres, que ocupan el 11,8% del territorio, dadas sus fuertes limitaciones edáficas y climáticas, han permanecido tradicionalmente despobladas.

El esquema geomorfológico insular caracterizado por la alternancia de jóvenes y antiguos barrancos, está presente en el modelo de ocupación antrópica. La cuenca hidrográfica ha sido, históricamente, la unidad natural de ocupación. En cada una de ellas se establece un modelo de poblamiento en el que destaca un gran centro demográfico localizado en el cauce bajo, la vega, del que dependen centros de rango inferior que realizan la ocupación interior de la cuenca hasta contactar con la cumbre, en un mecanismo de adaptación al medio orientado a la mayor captación de recursos. Sin embargo, en los interfluvios, donde la presencia humana es menos intensa, el asentamiento se relaciona con

los momentos de mayor presión demográfica, en los que se ocupan los espacios marginales. Así, mientras que en los "lomos", donde las condiciones de pendiente y de suelos permiten las prácticas agrícolas, la ocupación se realiza mediante pequeñas entidades de población, en las "rampas", donde los suelos son más pobres, la ocupación se limita, por lo general, a la instalación de pequeños asentamientos muy dispersos que se establecen en los momentos de sobrepoblación, tras los cuales se abandonan. Por último, los macizos, donde dominan los litosoles y las fuertes pendientes, se ocupan escasamente y se explotan con fines ganaderos.

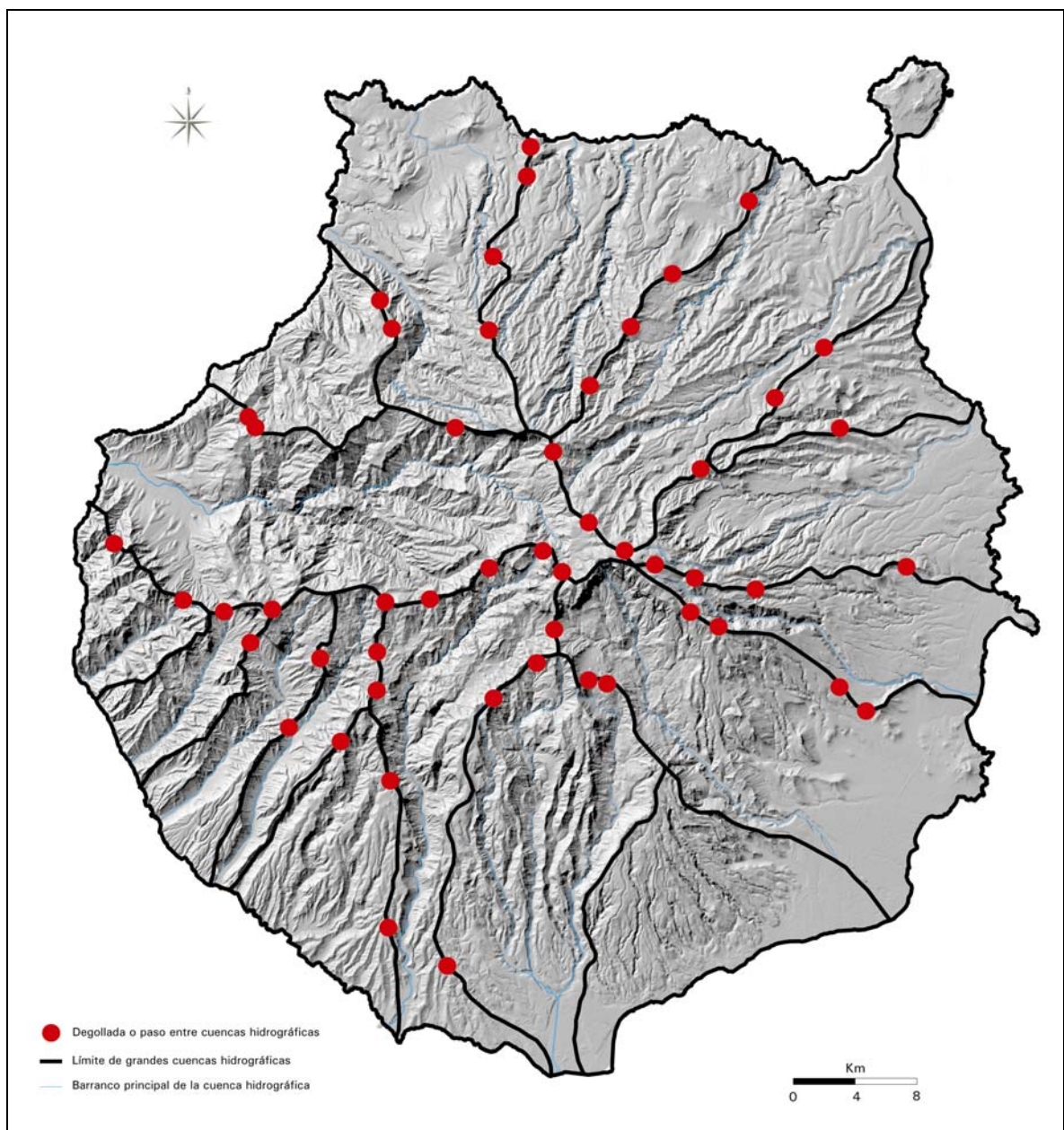
Figura V.32. Cuenca alta del Barranco Guinguada



Las comunicaciones también se ven notablemente influidas por la orografía que, por una parte, dificulta la circulación transversal y, por otra, favorece la longitudinal. La disposición radial de las cuencas hidrográficas favorece la penetración costa-cumbre, 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. Por los interfluvios que flanquean las cuencas se establece la red de caminos que une la costa y la cumbre, que conecta con el interior del barranco a través de caminos transversales. En la figura V.33 observamos la distribución de las grandes cuencas de la isla y las principales degolladas o pasos.

Figura V.33. Cuencas hidrográficas y degolladas principales de Gran Canaria



En este esquema radial, las cumbres actúan como gran encrucijada pues en ellas confluye la red de caminos que unen la costa y la cumbre. Por último, la abundancia de abrigos, embarcaderos y bocabarrancos, en toda la línea de costa, completa el esquema de comunicaciones y une la isla, o bien con el resto de los puertos de cabotaje, o con el exterior (Moreno, C., 1997:154). Estas infraestructuras costeras se desarrollan en un litoral fundamentalmente alto, el 58,4% del mismo, sobre todo en su mitad occidental, mientras que el resto lo constituyen plataformas de escasa altura o playas que facilitan el desembarco. En general se trata de una línea costera accesible.

Figura V.34 Constitución física de la costa (km/% del litoral)

TOTAL	Acantilado alto con rasa al pie	Acantilado de 2 a 20 m.	Costa baja	Playa de cantos rodados	Playa de cantos y arena	Playa de arena fina y gruesa
236,64	104,49	33,77	17,38	24,26	13,37	18,94
/	/	/	/	/	/	/
100 %	44,2 %	14,2 %	7,3 %	10,2 %	5,6 %	8 %

Fuente: Istac.

Las condiciones climáticas de la isla son similares a las del resto del Archipiélago, pues también está gobernada por el Anticiclón de las Azores, está sometida a la omnipresente presencia de los vientos alisios, a la menos frecuente influencia de las frescas perturbaciones templadas, que nos traen las escasas precipitaciones anuales, y a las excepcionales invasiones de aire seco sahariano. Además, Gran Canaria participa del carácter mediterráneo del clima imperante en el Archipiélago, con inviernos cortos, frescos y húmedos, sucedidos de veranos secos, cálidos y largos. Predominan las temperaturas suaves, que rondan los 20 grados centígrados de media, estableciéndose marcadas diferencias entre los sectores costeros y las cumbres, en éstas los registros son más extremos.

Las precipitaciones oscilan entre los 100 y los 1.000 milímetros. La oposición barlovento-sotavento, ya comentada, produce un marcado contraste en la distribución de las mismas, con una mitad nordeste en la que hay zonas altas en las que se pueden superar los 1.000 milímetros (cabeceras de los

barrancos de Guiniguada y Azuaje), y otra suroeste donde difícilmente se alcanzan los 400 milímetros (Tunte, en la cabecera de la caldera de Tirajana). Estos registros son inferiores en las costas donde se sitúan entre los 100-150 del litoral sureño y los 280 milímetros del norte.

El paisaje vegetal que se desarrolló sobre este escenario geomorfológico y climatológico estuvo caracterizado, antes de que se produjera una cierta deforestación a causa de la antropización, por tres grandes pisos de vegetación: basal, de transición y montano. En la vegetación del piso basal, integrada por especies adaptadas a la escasez de precipitaciones, a las altas temperaturas y a la fuerte insolación, destacan los tabaibales y cardonales. Sobre ésta se sitúan comunidades del piso de transición al montano, integrado por formaciones termófilas, entre las que sobresalen los palmerales, dragonales, sabinares, lentiscales y los acebuchales. Conforme ascendemos en altura encontramos, en la fachada norte, entre los 400 y los 1.200 m. aproximadamente, el monteverde, amplia superficie poblada de laurisilva y fayal-brezal. Finalmente, se encuentra el pinar, ocupando el piso superior, por encima de la laurisilva al norte, y el bosque termófilo al sur. Esta configuración florística sufrió una transformación espectacular durante el Antiguo Régimen, sobre todo, en cuanto al retroceso notable de las comunidades vegetales madereras (termófilo, monteverde y pinar). A estas propiedades se unía el que ocupaban buenos suelos, los más aptos para el cultivo, por lo que se produjeron sucesivas roturaciones del monte.

En resumen, el hombre encontró una isla de una variedad topográfica, climática y vegetal enorme y que, además, disponía de abundantes recursos en el horizonte cultural de los siglos XV al XIX, lo que significó que fuera codiciada, poblada, explotada y le dio un gran dinamismo a su desarrollo socioeconómico.

V.2.2 El modelo de comunicaciones terrestres de Gran Canaria: la jerarquía viaria en una Isla central

La continua búsqueda de recursos para alimentar a una población en constante aumento, en un espacio limitado como lo es el de una isla, provoca la progresiva conquista de nuevos espacios, o el cambio de uso de los mismos, hasta que la frontera marítima agota dicho proceso y se produce una huida hacia adelante, tratando de encontrar una vida mejor en otras tierras. Esta dinámica común a tantos espacios insulares no es ajena a la historia del territorio grancanario. Los sucesivos cambios que el paisaje insular sufrió, desde que la ocupaba la población preeuropea, hasta el siglo XIX, han quedado plasmados también en la historia caminera grancanaria.

El proceso de formación de la red primitiva de senderos estuvo determinado por una dinámica endógena, factores internos como son los condicionantes físicos, la distribución de recursos o la propia evolución de la población configuraron una trama de senderos que respondía a las necesidades del movimiento de personas y animales. Debió tratarse de una malla de caminos que ocupó toda la superficie de la isla, adaptándose a las rutas naturales de acceso desde la costa al interior. Esta red se centró en torno a dos centros poblacionales principales, Gáldar y Telde, desde los que se estructuraban las comunicaciones hacia las medianías y cumbres del norte y sur insular.

Tras la Conquista la red de comunicaciones terrestres se transformó notablemente y, aunque muchos de los caminos fueron reutilizados, se abrieron numerosos senderos nuevos adaptados al nuevo modelo de poblamiento y explotación territorial, rigiéndose ahora el proceso de colonización por la acción de factores exógenos. El cultivo del azúcar determina una nueva concepción del espacio, potenciando los sectores bajos con disponibilidad de agua, suelos aptos para la agricultura y buen acceso a la costa. Las vegas agrícolas aglutinan la mayor parte de la población, siendo el núcleo capitalino de Las Palmas el punto sobre el que se rearticula la red de asentamientos. El esquema de comunicaciones bipolar de la etapa anterior se convierte en otro, con un foco de importancia único -Las Palmas, centro político y administrativo- del que parten los caminos principales.

Estas vías son dos, los caminos reales de Las Palmas- Gáldar, por el norte, y Las Palmas-Telde por el este. La dinámica externa de desarrollo económico se materializa en el papel fundamental que desempeñaron las comunicaciones marítimas en el esquema de comunicaciones insular. La estructura de la red de caminos del siglo XVI se estructura en base a la estrategia de explotación azucarera, adaptándose en su trazado, morfología y estado a la misma, y no se consigue una comunicación terrestre fluida, por lo que muchos sectores de la isla se mantienen casi incomunicados.

La vocación exterior del sistema se pierde durante los siglos XVII y XVIII en los que la isla se vuelca hacia el interior buscando nuevas tierras, nuevos cultivos, tras la desaparición de la industria azucarera. La sociedad se ruraliza, la población crece imparablemente y la red de asentamientos anterior se consolida. El cambio de la actividad económica, el aumento de la población y la consiguiente proliferación de caseríos fortalecen la ocupación casi total de las mayores cuencas hidrográficas de la isla. A este proceso de conquista de nuevos espacios agrícolas se suman los caminos que constituirán los primeros instrumentos de colonización del territorio desde las zonas urbanas. En el nuevo esquema, la red mantiene 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 y, al mismo tiempo, adquieren mayor importancia los caminos secundarios, ya que son usados, en su mayoría, como vías de penetración hacia las nuevas tierras del interior.

La red de caminos grancanarios se consolidó definitivamente en el siglo XIX, dando respuesta a la organización interior del poblamiento agrario tradicional, que se había desarrollado durante el siglo XVIII. Las carreteras y los nuevos medios de transporte aparecieron en las últimas décadas del XIX y empezaron a cambiar lentamente la fisonomía no sólo de la red caminera, sino obviamente también, la del paisaje insular. Se acortan los recorridos, se mejoran los canales de salida y entrada de bienes comerciales. 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.

Para concluir, desde el punto de vista de las comunicaciones terrestres, la red caminera de Gran Canaria adopta una morfología de isla en escudo y funcionalmente responde al dinamismo de una isla grande, de altura media, realenga, con mucha población y abundancia de recursos. Es, además, una isla central desde el punto de vista de su papel en la estructuración de la región.

V.2.3 El proceso de construcción de las vías de comunicación grancanarias

V.2.3.1 La apertura de los primeros caminos: las sendas de los canarios

La primera referencia escrita acerca de las comunicaciones terrestres en Gran Canaria se halla en la más que probable primera descripción de la Isla. En el año 999 d.C. Ben-Farrouck "*... descubrió el puerto de Gando, ... Penetró en el interior..., teniendo que vencer todas las dificultades que puede oponer a las comunicaciones un país salvaje, pues los montes estaban cubiertos de espesos bosques, en los cuales apenas podía abrirse camino por medio de los árboles*" (Martín de Guzmán, C., 1984:134). Como se aprecia, no hay alusión a la existencia de senderos definidos, al menos en el sector que se describe; sin embargo, las primeras vías de comunicación fueron abiertas y consolidadas por la población canaria preeuropea.

Las sendas utilizadas por los primeros pobladores tejieron la trama básica sobre la que se constituyó la red de caminos histórica, que comenzó a trenzarse desde la conquista de la isla y que perdura hasta finales del siglo XIX³. Intentar reconstruir los itinerarios que empleaban los canarios prehispánicos resulta una tarea inabordable por la falta de testimonios arqueológicos⁴, aunque un análisis de los condicionantes que el medio impone al establecimiento de la red de senderos, y del modelo de poblamiento, puede

³ Millares señala que "*los caminos públicos tan necesarios en un país volcánico y accidentado permanecían, al concluir el siglo XVIII, en el mismo estado en que el rudo pie del salvaje isleño los había trazado antes de la conquista.*" (Millares, A., 1977:IV-125). Esta situación se mantiene a lo largo de los siglos debido fundamentalmente a los atrasos tecnológicos como a la poca disposición de capitales para la composición de los mismos.

⁴ Grau-Bassas (1980a) en las excursiones realizadas al interior de la Isla constató la existencia de caminos de acceso a lugares de culto y poblados localizados en riscos y roques que atribuyó a realización prehistórica. Así hace referencia a los caminos de Santa Lucía (fol. 10 v), el Paso del Rey (fol. 5 v), de Tirajana (fol. 8 v), almogarén de Humiaga (fol. 13) y el Bentayga (fol. 63).

tejer hipótesis verosímiles acerca de las líneas básicas de comunicación terrestre.

En el proceso de formación de la red de comunicaciones, la propia isla se convierte en el hecho diferencial más determinante, al comportarse como un límite natural tecnológicamente insuperable; esto es, todos los caminos comienzan y concluyen en ella. El relieve abrupto y compartimentado que morfológicamente la caracteriza determina que el acceso desde las zonas costeras, relativamente llanas, hacia los sectores montañosos del interior no encuentre otro camino que los interfluvios regularizados y los cauces de los barrancos, que se disponen a modo de forma radial desde el centro de la isla hasta alcanzar su perímetro. Estas vías naturales de comunicación, junto a las degolladas, que actúan de nudos de enlace, encrucijadas o pasos obligados, se convierten en vías naturales que articulan las comunicaciones⁵.

El modelo de poblamiento prehispanico se identifica con el de una sociedad agraria anclada en el neolítico a causa de la carencia de metales en la isla y de la casi absoluta ausencia de comunicaciones marítimas regulares con los continentes africano o eurasiático. Las limitaciones técnicas para la explotación y transformación del territorio⁶ provocaron que se reforzase el estrecho vínculo establecido entre ocupación espacial y distribución de recursos. De este modo, en consonancia con la existencia de áreas de elevados recursos se establecieron los principales núcleos de población (Santana, A., 1992a). El sector costero albergaba la mayor concentración de población vinculada a la explotación agrícola de regadío, mientras que los sectores del interior eran destinados, fundamentalmente, al desarrollo de actividades silvoganaderas.

⁵ Desde la época prehispanica hasta el siglo XIX, los barrancos de Guinguada, Tamaraceite, Teror, Azuaje, Moya, Gáldar, Agaete, La Aldea, Mogán, Arguineguín, Maspalomas, Tirajana, Guayadeque y Telde junto a, principalmente, las degolladas de Cruz de Tejeda por el Norte y la Degollada de la Plata por el Sur, son las vías naturales y encrucijadas respectivamente que constituyen los pasos obligados de comunicación costa-cumbre.

⁶ Al desconocerse el hierro, la pólvora, o la rueda de carro, y al carecer de animales de carga o tiro, no se creaba tampoco la necesidad de disponer de herramientas eficaces para la construcción de caminos ni de mejorar notablemente la red existente.

Siguiendo a Santana, A. (2001:87-89) distinguimos tres clases de asentamientos:

- *Primarios*. Incluye los grandes poblados de vegas y "*oasis de barranco en V*" recogidos en las crónicas. La arqueología ha puesto de manifiesto su estructura protourbana. Son doce los asentamientos de esta clase. En su distribución se distinguen tres agrupaciones bien definidas: Gáldar, Telde y La Aldea.

- *Secundarios*. Se trata de pequeños poblados ubicados en el litoral. Su emplazamiento costero y su proximidad a los asentamientos primarios, desde los cuales se irradian, revelan su particular distribución en torno a Gáldar, Telde y La Aldea. Se contabilizan veintidós.

- *Terciarios*. Corresponde a los asentamientos de rango secundario. Incluye cien poblados emplazados, preferentemente, en los cauces medios y altos de los oasis de barranco, y pequeños grupos familiares dispersos.

Esta jerarquización del poblamiento, estrechamente vinculada a las potencialidades de los recursos del territorio circundante al asentamiento, condicionaba el dibujo específico de la red de comunicaciones terrestres: grandes caminos radiales de fondo de valle (en los grandes barrancos en U del suroeste de la Isla), de vertiente y de divisoria (en los grandes barrancos en V) que confluían en la cúpula de la Isla; caminos secundarios, transversales a los anteriores, que comunicaban los núcleos de las diferentes cuencas y éstos con los asentamientos de los macizos antiguos y de las rampas, y un gran camino circum-insular que conectaba los núcleos costeros. Las medianías, comunicadas con la franja costera mediante las vías naturales de penetración, también albergaban numerosos asentamientos - especialmente las meridionales-, aunque de menor entidad. Destacan los núcleos emplazados en las cuencas de Agaete, Guinguada, Guayadeque, Santa Lucía, Maspalomas, Arguineguín y Mogán. Las Cumbres permanecieron casi despobladas.

Contaron con pequeños asentamientos -muchos de ocupación temporal - asociados a la actividad pastoril (Grandío, E., 1982). En una isla que ve condicionada su ocupación antrópica por la alternancia de barrancos e interfluvios, la cuenca hidrográfica se convierte en la unidad territorial natural que proporciona los recursos y el espacio necesarios para el desarrollo de los núcleos habitados. Las cuencas posibilitan, además, las comunicaciones costa-costa, costa-cumbre, permitiendo, de este modo, generar un sistema basado en la autosuficiencia agrícola, ganadera y recolectora (Grandío, E., 1982). La movilidad del contingente humano en el contexto insular se justificaba por varios motivos. Primero, la búsqueda estacional de pastos en una economía esencialmente agropastoril. La actividad ganadera en su vertiente extensiva requiere vías de comunicación. La estacionalidad de los pastos exigía el traslado periódico de los animales hacia los sectores más propicios. Esta actividad continuó desarrollándose tras la conquista y aún pervive aunque como un complemento mínimo de la economía insular. Los caminos también sirvieron de proyección física de los conflictos agroganaderos (traslado de efectivos para el control territorial mediante el enfrentamiento físico).

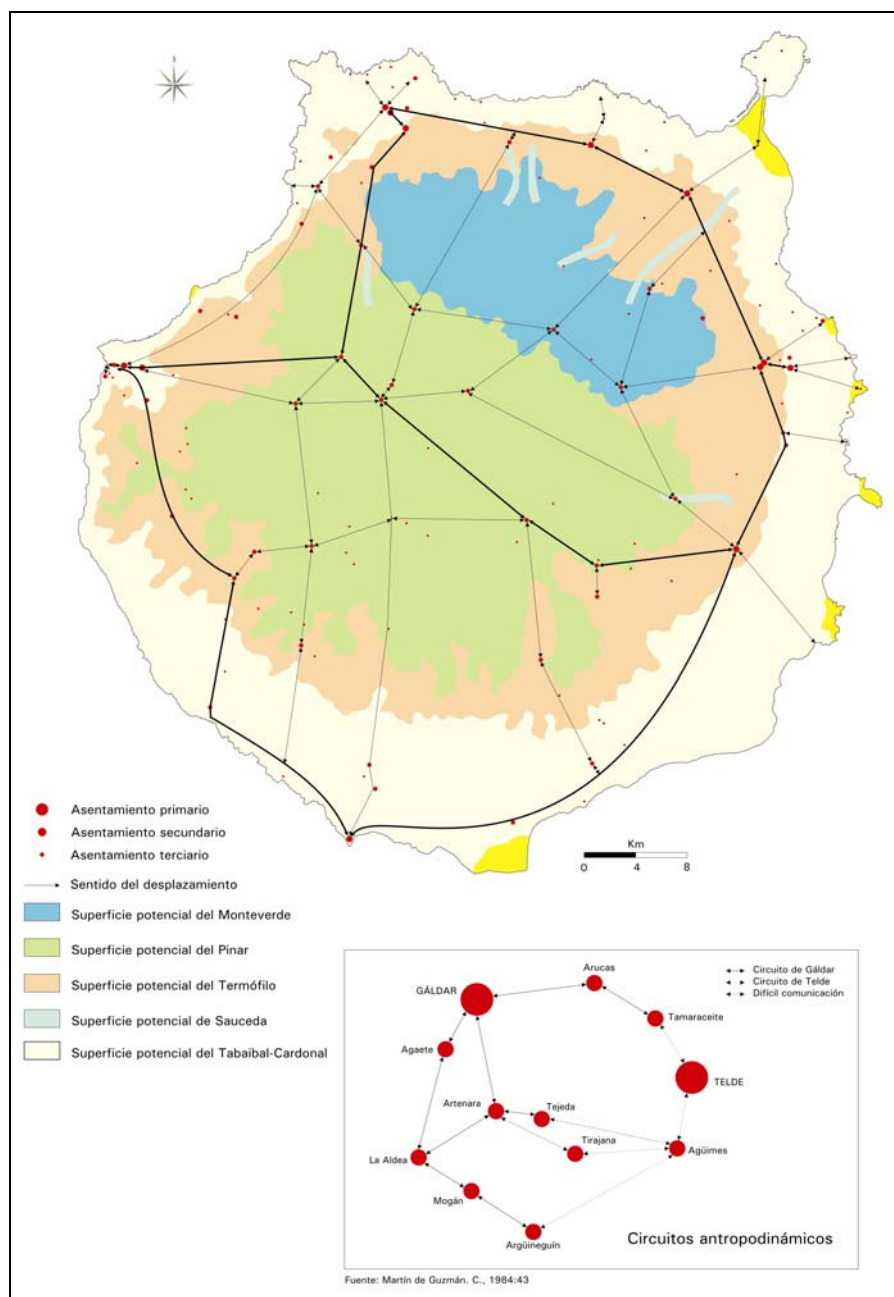
En segundo lugar la necesidad de acceso a los diversos ecosistemas explotados por los antiguos canarios. Existen referencias orales y documentales y, mediante la arqueología, se ha constatado la explotación de los ecosistemas que se desarrollaban en Gran Canaria: Aprovechamiento del látex de las especies del género *Euphorbiaceae* en actividades pesqueras; confección de objetos de maderas de palma, drago, sabina, acebuche, pino y cedro, como se ha revelado en excavaciones arqueológicas; constancia de tareas recolectoras desarrolladas en el Monteverde de los frutos del mocán (*Visnea mocanera*), del bicácaro (*Canarina canariensis*), del madroño (*Arbutus canariensis*) y de la faya (*Myrica faya*); existencia de una "industria artesanal" de tejidos de junco y palma; En suma, el abastecimiento de materias primas exigía la existencia de una red de senderos de segundo grado, por oposición a los principales que comunicaban los grandes núcleos habitados y que servían de traslado a los ganados.

En tercer lugar la relación entre los diversos núcleos habitados basada en el intercambio económico, en la realización de trabajos comunales, en la evitación de la endogamia, o en el control político de los núcleos por el poder cantonal y guanartemal (según los diferentes momentos). Y, en cuarto lugar, los caminos como medio de traslado de la expresión religiosa ("peregrinaciones" a las montañas en reclamo del cese de situaciones catastróficas para la comunidad, especialmente la demanda de lluvia en periodos de sequía).

Las formas de ocupación del territorio, junto al modo particular de aprovechamiento de los recursos naturales, van a determinar la existencia de itinerarios diferenciados, condicionados en gran medida por la difícil orografía de la Isla. En este sentido, Celso Martín de Guzmán (1984:41-44) analiza la "antropodinamia" insular y señala que en el proceso de acomodación de los grupos poblacionales que alcanzan la Isla, se produce una segregación entre los que mejor se adaptan al territorio, que se ubican en los sectores más favorecidos; esto es, en la franja costera, y los que son desplazados a las áreas montañosas, de inferiores recursos, donde se daría una antropodinamia circular, con una circulación que se desarrollaba en torno a dos focos: uno al norte, Tejeda, y otro al sur, Fataga. Mientras, en la costa, se organiza el circuito en torno a los dos centros político-administrativos: Gáldar, al noroeste, y Telde, al este. Los ejes de comunicación de Gáldar son tres: uno se prolonga hacia el este, en dirección a Arucas y Tamaraceite, cubriendo la costa norte. El segundo, se dirige a las medianías y cumbres por Artenara y Tejeda, y conecta con el costero en La Aldea, y con el que recorre el interior, en el entorno de Tirajana. La tercera línea de comunicación pone en contacto La Aldea con Mogán y Arguineguín. Desde Telde tres vías se dirigen, respectivamente, al norte, pasando por Tamaraceite, al interior atravesando Utiaca y Tejeda, y al sur por Agüimes, donde se bifurca hacia el interior hasta Tirajana y por la costa hasta Arguineguín. De esta forma se completa el esquema básico que refleja las comunicaciones terrestres entre los principales núcleos de población. Como se aprecia en la figura V.35 se pone de manifiesto la estrecha vinculación de su red de sendas y veredas con las rutas

naturales de comunicación. Se trata de un sistema cerrado, en el que destacan como sendos nudos, los núcleos de Gáldar y Telde, que trazan vectores que en su recorrido por la costa y por el interior de la isla cruzan diversos núcleos secundarios que surten a los asentamientos primarios de recursos deficitarios en su entorno. Además, dotan al sistema del espacio necesario para su mantenimiento y desarrollo.

Figura V.35 Esquema de comunicaciones de la sociedad preeuropea



Por tanto, el proceso de formación de una red primitiva de senderos viene marcado por una dinámica originada bajo la influencia de factores internos: condicionantes físicos, distribución de los recursos y evolución de la población, determinantes de la distribución de los núcleos de población y de las transferencias de personas y mercancías.

Las distintas incursiones en la isla de los conquistadores nos proporcionan los primeros indicios de la red primigenia. Las referencias de las *Crónicas* a la colonización europea apuntan el uso que de los caminos hacían los conquistadores con objeto de acceder a los enclaves donde los aborígenes mostraban resistencia. A través de estas referencias, puede llevarse a cabo una reconstrucción imaginaria de algunas de las vías de comunicación preeuropeas más importantes. Aunque las irrupciones responden a estrategias militares, no siempre se utilizaban trazados predefinidos, se adaptan con frecuencia a las vías naturales que permiten el acceso al interior de la Isla. Habitualmente, las expediciones eran guiadas por nativos que conocían las comunicaciones interiores. Las vías de penetración más empleadas son los barrancos de Guinguada, Agaete y Tirajana. Como una síntesis de las incursiones militares que se sucedieron durante la conquista de la Isla, Francisco Morales Padrón (1993) señala los siguientes itinerarios:

- Primeras entradas (1457): Las primeras documentadas son las protagonizadas por Diego de Herrera y Diego de Silva. Herrera desembarcó en Gando donde construyó una fortificación desde la que controlaba los Llanos del Este y la Vega de Telde⁷. Por su parte, Diego de Silva realizó una incursión por la Costa de San Felipe en dirección a Gáldar, y después de ser apresado, fue devuelto a sus naves, encaminándose por el estrecho y peligroso paso que hoy lleva su nombre⁸.

⁷ Diego de Herrera "desembarcó en vn puerto que llaman Gando, y luego enbió espías sobre los canarios para que explorasen la tierra y uiesen su disposición. Las dichas espías fueron a dar sobre los canarios que estaban sobre Agüymes..." (Morales, F., 1993:116, Crónica Ovetense).

⁸ Diego de Silva "tomó luego dusientos onbres y se embarcó con ellos en dos nauíos y fue a surjir en el bañadero de noche y con luna que hasía [...] y los lleuó a embarcar a sus nauíos que estaban casi una legua de camino por vna sierra muy alta y

- Primera entrada de Vera en Arucas (1481): Pedro de Vera lleva a cabo una incursión en torno a la Vega de Arucas⁹, con la intención de amedrentar a los canarios que allí aguardaban. Presumiblemente, en su recorrido atraviesa Tamaraceite y Tenoya hasta alcanzar el lugar donde se desarrolla una encarnizada batalla que le cuesta la vida a Doramas.

- Expedición naval para construir la torre de Agaete (1481): Esta fortificación fue levantada por orden de Pedro de Vera con el fin de controlar el sector occidental de la isla y desde aquí hostigar a los *canarios* asentados en torno al núcleo de Gáldar, y cortar su retirada hacia la cumbre (Artenara) por el Valle de Agaete. La custodia de este estratégico fortín fue encargada al capitán Alonso Fernández de Lugo (Viera, J. de, 1982:515-6).

- Entrada en Tirajana: Incursión realizada por Pedro de Vera en el Barranco de Tirajana, donde se encontraban fortificados los canarios.

- Salidas de Alonso Fernández de Lugo y Hernán Peraza (1482): Tras la muerte de Juan Rejón, Hernán Peraza y Alonso Fernández de Lugo, alcalde de la fortaleza de Agaete, continúan con el propósito de controlar el oeste de la isla "*juntos hiziesen sus cabalgadas*" (Morales, F., 1993:154, Crónica Ovetense). Sus incursiones condujeron a derrotas de los *canarios* en Guayedra y Artenara, y a la captura del guanarteme de Gáldar, entregado a Pedro de Vera en Bañaderos¹⁰.

- Incursiones de Pedro de Vera en el Bentayga, Tirajana, Acayro, Titana y

agraria, la qual hasta oy se llama y llamará del Puerto de Silua" (Morales, F., 1993:118-119, Crónica Ovetense).

⁹ Los canarios bajo el mando de Doramas viendo en trasiego de navíos y hombres que llegaban a la isla acordaron "*haserse fuertes en vn risco alto camino de la uilla de Arucas y esperar allí a los españoles...*". Pedro de Vera mientras "*acordó de haser muy de propósito una cabalgada con que espantar y amedrentar a los canarios [...] y el dicho fuese camino de Arucas para ponerles temor [...]* Al fin bajando a el balle que dice de Tenoya, subió por las lomadas altas que uan hasía Arucas..." (Morales Padrón, F., 1993:114-115, Crónica Ovetense).

¹⁰ "*ique juntos hiziesen sus entradas en los canarios [...] y así lo hizieron, salteándolos sobre la Uayayedra y sobre el ualle y sobre Artenara [...]* y teniendo echadas espías sobre el pueblo de Gáldar, asertó a uenir de noche el Guadarteme, señor del lugar y mitad de la isla, a el qual tomaron [...] de lo qual dieron auiso al gouernador Pedro de Uera, y mandó que se lo lleuasen, y señaló día para salir a encontrarse con ellos a el camino, y así lo hizieron [...] y vinieron a encontrarse con Pedro de Vera serca del Bañadero" (Morales, F., 1993:248, Crónica Matritense).

Fataga (1483). Ataque a la fortaleza de Ajódar: Ante el asedio de los españoles, los canarios se refugian en las zonas montañosas del interior, especialmente en la Cuenca de Tejeda y en la Caldera de Tirajana, en torno a sectores donde el agreste relieve se convierte en un aliado. Algunas de estas incursiones se realizan desde el Real de Las Palmas. Tras el ataque de Ajódar, los conquistadores regresan a Gáldar por la costa occidental y, desde allí, a Las Palmas. En el itinerario encuentran malos pasos y caminos en deplorable estado (Morales, F., 1993:158, Crónica Ovetense).

- Última incursión contra el sitio de Ansite (1483): Pedro de Vera penetra en la Cuenca de Tirajana¹¹ donde se refugiaban los canarios bajo la autoridad del guanarteme Bentejuí. La derrota de los aborígenes pone fin a la conquista de la isla.

Existen referencias de otros caminos empleados en las campañas castellanas. Bajo el mando de Hernández Cabrón "*un desembarco se verifica en la costa de Arguineguín y los españoles penetran en el valle de Tirajana sin encontrar obstáculo alguno. Pero mientras que regresan a sus navíos, llevándose una cantidad considerable de cebada, higos secos y de ganado, son atacados repentinamente en los desfiladeros de la costa y derrotados completamente*" (Berthelot, S., 1978:213). También se realizaron incursiones por los barrancos de Moya, por "*un camino fragoso y tan cortado de desfiladeros*" (Viera, J. de, 1982a:I-498), donde los castellanos fueron atacados por los canarios, que los hostigaron "*hasta la bajada de la áspera cuesta de Tenoya*" (Viera, J. de, 1982a:I-498), donde fueron vencidos. En conclusión, la sociedad prehispánica, en función de su modelo productivo, de la distribución de los asentamientos y de la población, albergaba un entramado viario que abarcaba la isla, y que, a grandes rasgos, estaba adaptado a las vías naturales que ponen en contacto la costa con el interior.

¹¹ Pedro de Vera "*bolbió con mayor refuerzo a juntar otra ues su jente por uer si podía dar fin a su buen deseo, que era uer acabada la conquista, y marchó con su gente hasta que halló a los canarios junto a la fuersa que decían de Ansite...*" (Morales, F., 1993:158, Crónica Ovetense).

V.2.3.2 Los caminos del azúcar y *la otra isla*. Siglos XV y XVI

La conquista de la isla en 1483 supuso el derrumbe de la sociedad prehispánica, de su particular concepción espacial, convulsamente sustituida por la que introduce la nueva sociedad europea trasladada a la isla.

Su desarrollo tecnológico se desplegó durante su inclusión en el orden económico mercantil, del que se derivaron nuevos usos del territorio, que condujeron a una severa transformación del paisaje. La red de comunicaciones terrestres no permanece ajena a estos súbitos cambios. Se abren nuevas vías y, aunque muchos de los caminos son reutilizados, experimentan una sustancial modificación, morfológica y funcional, en su adaptación al nuevo sistema de explotación territorial de la flamante sociedad preindustrial.

En 1494 se concede el fuero de Gran Canaria que confirma la creación del Concejo, máximo órgano insular, que tenía potestad para dictar las normas del derecho local, las ordenanzas, y para conceder la condición de vecino. El Gobernador era la pieza clave del Concejo y, en la mayor parte de las ocasiones, asumía amplias funciones ejecutivas, judiciales y militares. Tenía poderes para repartir tierras, definir límites y usos de los espacios reservados, montes y dehesas¹², en definitiva, a través de los dictados del Concejo de la isla se conformó el nuevo modelo de ocupación del espacio que iba a perdurar hasta mediados del siglo XX (Santana, A., 2001:118-119).

Desde que comienza a articularse la nueva sociedad, el modelo de ocupación territorial experimenta una drástica transformación, provocada, fundamentalmente, por la introducción de un modelo económico mercantilista, asentado en la producción azucarera con destino a abastecer los mercados europeos. Esta circunstancia determinó la distribución del poblamiento y su específica articulación. En los primeros momentos de la colonización van

¹² En el procedimiento de los repartos de tierras *los titulares podían verse afectados en sus títulos por una serie de límites y cargas. En primer lugar, las concesiones no podían perjudicar a los montes, especialmente a los de Doramas, Gáldar y Lentiscal; ni a las dehesas y pastos comunes. También quedaba prohibida la tala de ciertas especies, como escobón y almácigo. Por último, debían respetar las acequias; los caminos (incluidas las veredas de ganado): las serventías, especialmente las establecidas para abregar animales* (Ronquillo, M. y Aznar, E., 1998:37)... También los nuevos solares *estaban sometidos al respeto de calles y serventías mientras que las cuevas lo estaban a una ordenanza privativa.* (Ronquillo, M. y Aznar, E., 1998:37).

perfilándose las comarcas naturales¹³ y se erigen los Centros azucareros, que tejen la red básica que, con variaciones, ha ido articulando las distintas organizaciones territoriales que ha albergado la isla. Se ocupan los espacios de mayores recursos agrícolas de la sociedad prehispánica, los suelos más feraces y mejor irrigados, emplazados en las vegas¹⁴.

Desde estos enclaves, la colonización se interna a través de la red de barrancos en un proceso que crea, a grandes rasgos, un escalonamiento productivo: la costa quedó especializada en la producción azucarera; los mejores suelos de las medianías del norte abastecen la demanda interna de productos hortofrutícolas. Las áreas agrícolas marginales, donde la pendiente acusada, la lejanía de los cursos hidrográficos y la pobreza de los suelos dificultaban la roturación y el cultivo de nuevas parcelas, fueron consideradas tierras de aprovechamiento comunal. Los bosques se someten a una explotación intensiva a causa del enorme incremento de la demanda de madera. Las áreas agrícolas marginales y los bosques y dehesas de la cumbre y el sur dibujan la otra isla, siempre caracterizada por su casi total aislamiento. En síntesis, una especialización que segregaba el espacio en función de sus distintas aptitudes en relación con el nivel tecnológico y las necesidades de la sociedad de la época.

El proceso de colonización condujo a la creación de las "*comarcas agrícolas tradicionales*" sobre las que se articulan los asentamientos y las comunicaciones. De este modo, quedan constituidos los espacios agrícolas de la Cuenca del Guiniguada, la Comarca del noroeste, la del nordeste, la Comarca del Este, la del Sudeste y el Valle de La Aldea (Santana, A., 1992a).

¹³ *Las tierras repartidas se distribuyen en varias zonas. En primer lugar, la faja costera desde Gáldar a Telde, pasando por Guía, Moya, Arucas, Tenoya y Las Palmas. En este caso se trata de un proceso de intensificación, al ser la primera región ocupada. Más novedosa resulta la posesión de las medianías, movimiento que concluye en la Sierra. Aquí los repartos corresponden a Santa Brígida, La Vega, Teror, Tamadaba, Artenara y Acusa. El tercer frente del repartimiento es la marcha hacia el sur: Agüimes y Tirajana. En el primer sector de éste se distribuyen tierras en Aguatona, Temisas, Arinaga y otras comarcas. Mientras que en el segundo se pueblan los espacios limítrofes entre ambos: Tunte, Sardina y Barranco de Tirajana. El punto más alejado que se cita es Fataga, que está en relación —como otros de estas regiones— con poblamiento de tradición aborigen. Excepcionalmente, figuran menciones a repartos «tras la isla» (Valle de Santiago y Ayacata); y en el Barranco de La Aldea (Ronquillo, M. y Aznar, E., 1998:40).*

¹⁴ La isla se dividió en tres distritos de repartimiento: Gáldar, Las Palmas y Telde. El primero se extendía desde el Aumastel hasta la villa de Nicolás; el de Las Palmas desde el Aumastel hasta el límite de Telde; y este ocupaba el resto de la isla hasta la villa de Nicolás (Ronquillo, M. y Aznar, E., 1998:26).

En conclusión, la incorporación de Gran Canaria al ámbito europeo condujo a una drástica transformación del modelo de poblamiento, que pasa a estar determinado por factores exógenos, referidos, básicamente, a la producción de azúcar de caña destinada a cubrir la demanda de los mercados europeos. El cultivo de la planta se hacía en las vegas agrícolas emplazadas en la franja costera. En ocasiones, las plantaciones ocupaban las terrazas aluviales de los barrancos, aguas arriba, especialmente en los que desaguan en la vertiente meridional de la isla. El entorno de los enclaves de producción de azúcar polarizaba el poblamiento. Los principales núcleos de población prehispánicos son reocupados.

La ciudad de Las Palmas se convierte en el enclave vertebrador de la red de asentamientos. Acoge los órganos de decisión política, aunque Gáldar y Telde conservan una notable influencia sostenida por su pujante economía azucarera. Junto a las vegas y en torno a los barrancos fértiles surgen núcleos menores; así sucede con Arucas, Santa Brígida, Agüimes, Agaete y Tirajana. Sólo Telde y Las Palmas ostentaban el título de Ciudad, mientras que Gáldar y Arucas alcanzaban la condición de villa. Como se observa, la población se asienta casi exclusivamente en las vegas y barrancos del norte, que concentran la actividad agrícola, mientras que los interfluvios y y parte del sur de la isla, a causa de su inferior potencialidad agrícola, alberga espacios comunales de carácter ganadero y forestal.

Siguiendo la jerarquización de entidades que establece Santana, A. (1992a) se distinguen las siguientes categorías:

- Capital colonial: Las Palmas. Emplazada en la desembocadura del Barranco de Guiniguada, era el centro político, económico, social y demográfico de la isla.

- Centros azucareros: se localizaban junto a los valles y vegas, y en torno a las terrazas aluviales de barrancos de perfil transversal en "V", fundamentalmente del norte de la isla. Se edificaron ingenios y ermitas, y en sus inmediaciones se concentraba la población que mantenía la actividad

económica comarcal. Los principales fueron Gáldar, Guía, Arucas, Telde y Agüimes.

- Caseríos azucareros: eran núcleos vinculados con la explotación y transformación de la caña de azúcar. Estaban emplazados en torno a los Centros azucareros. Contaban con ingenios y ermitas. Sus efectivos reutilizaban con frecuencia la infraestructura habitacional aborigen. Destacan el eje Guía-Gáldar, las inmediaciones de Telde y de Agüimes, La Aldea, Agaete, Tirajana, Temisas y Sardina del Sur.

- Caseríos cerealistas: formaban con frecuencia concentraciones de pequeños núcleos que no superaban dos o tres unidades habitacionales. Destaca el de Artenara; el triángulo formado por los núcleos de Telde, Santa Brígida y Arucas; y Teror, emplazado en el borde inferior de la Selva de Doramas, que se convierte en el centro económico de las medianías.

- Cortijos: conformaban pequeñas entidades vinculadas con la explotación ganadera. Estaban ubicados en las inmediaciones de la Cumbre, en el borde superior del monte verde, y en los tramos altos de los grandes barrancos que surcan la isla (Aríñez, Pavón, Gusano, Tejeda, Ayacata, Timagada, ...).

- Puertos: se configuraban como el elemento más singular de un territorio acotado que tiene por límite el mar (Delgado, G., 1992:28). Los puertos, embarcaderos y surgideros proliferaron por todo el litoral de la isla, aunque los más importantes se concentraban en torno a La Isleta, Gáldar y Telde. Jugaron un papel fundamental en la vida económica de la isla, toda vez que suplían las dificultades que para la comunicación terrestre imponía la accidentada orografía insular.

A grandes rasgos, la "*especialización*" de las entidades determina la evolución y el uso de la red de comunicaciones terrestres que va a sustentar el nuevo modelo de poblamiento y colonización.

La importancia, morfología y estado de los caminos son aspectos vinculados con la entidad de los núcleos y de los sectores que las vías enlazan. Esta importancia queda determinada, pues, por los nudos de comunicación, que al comportarse como enlaces o encrucijadas, recogen el flujo de personas y mercancías. Así, la relevancia que alcanzan las vías es directamente proporcional al volumen del flujo mencionado. La ciudad de Las Palmas es el nudo de comunicaciones de mayor entidad, por constituir el centro político-administrativo de la isla y albergar la mayor parte de su población; de este modo, todos los caminos convergen en este enclave del nordeste de la isla.

Los núcleos de Guía y Gáldar al noroeste, y Telde al este, se sitúan en un segundo orden jerárquico. Los primeros articulan la comarca noroccidental de la isla, y son referencia básica para entidades que, como Agaete o Moya, están vinculados de algún modo con aquellos. Además, son la antesala de las áreas ganaderas y forestales de la cumbre occidental grancanaria. Entre Las Palmas y Gáldar despunta la entidad de Arucas, nudo de comunicaciones del centro-norte de la isla, que enlaza con prioridad con el sector de Firgas y Teror. Similar función desempeña la entidad de Telde, al este, donde convergen los caminos del Valle de Jinámar, de los barrancos de las Goteras y San Roque, de los caminos de la Cuenca de Tenteniguada, y de los que se vertebran sobre los llanos del este, en torno a Agüimes.

Junto a los ya mencionados núcleos de Agaete, Moya, Arucas, Firgas o Agüimes, se agrupan, en un tercer orden, los asentamientos de Tirajana, en la vertiente meridional, que actúa como encrucijada entre el sur de la isla, la cumbre y la costa este; y de Santa Brígida, en la Cuenca del Guinguada, que facilita el acceso al centro de la isla desde la ciudad de Las Palmas. Todos estos nudos viarios son entidades directamente vinculadas a los ingenios azucareros. Rompe el esquema La Aldea, que permanece aislada en el valle homónimo, y que, aunque cuenta con accesos por tierra, éstos son muy escabrosos. De este modo, cobra aquí una enorme relevancia el transporte marítimo que facilita la salida a la producción agrícola del valle. También Teror cobra especial relevancia como encrucijada de caminos. No se trata de un

núcleo azucarero, sino de un gran centro cerealístico. En un cuarto nivel se encuentran aquellos asentamientos que, aún siendo de escasa entidad, desempeñan el papel de encrucijada viaria, especialmente en sectores relacionados de forma indirecta con el modelo azucarero. En este sentido, Tejeda se convierte en un nudo importante en la zona cumbre de la isla. De igual forma, aunque con menor peso, destacan las entidades de Tenteniguada, enclavadas en torno a la vía de incursión que desde el este conduce al centro de la isla; de Utiaca, núcleo relevante en el tramo alto de la Cuenca del Guinguada, y de Artenara, en la cumbre occidental.

Recapitulando, los nudos de comunicación en el siglo XVI cobran importancia en función del rol que desempeñan en el modelo de explotación azucarera, que determina la configuración del espacio insular. Así, a Las Palmas, el nudo más importante, le siguen los de Guía, Gáldar y Telde. En un tercer nivel se hallan los caseríos azucareros de Agaete, Moya, Arucas, Firgas, Agüimes, Tirajana, Santa Brígida, y la entidad cerealística de Teror. En el orden jerárquico inmediatamente inferior se encuentran Tejeda, Tenteniguada, Utiaca, Artenara y otros de inferior entidad. La Aldea, aunque se constituyó en núcleo azucarero, no adquirió la condición de nudo de comunicación.

El trazado de la red básica inicial de comunicaciones terrestres de la isla experimenta un cambio sustancial tras la Conquista castellana. Las demandas que genera la floreciente economía del azúcar y los accesos a los montes y dehesas de ganado tienen su reflejo inmediato en la red de caminos¹⁵. La introducción de una nueva cultura tecnológicamente más avanzada, modifica el grado de transformación del medio. A las nuevas herramientas se suman los nuevos medios de transporte (animales de carga o tiro y carretas). Los trazados prehispánicos son adaptados a las nuevas exigencias, en un proceso simultáneo de apertura de nuevas vías.

¹⁵ Del libro *Repartimientos de Gran Canaria* de M. Ronquillo y E. Aznar (1998) extractamos todas las referencias a caminos que van desde 1517 hasta 1557, 40 años del siglo XVI, en los que ya se habla de *caminos reales* asociados fundamentalmente a los ingenios, a las vegas agrícolas, a la explotación de los montes y a las rutas y abrevaderos de los ganados. También se cita *los caminos de los canarios* lo que indica que la red básica del XVI se levanta sobre la previa de la población preeuropea aportando nuevas vías y nuevos usos. Esta información se detalla en el Documento 9 del Anexo.

La aparición de la ciudad de Las Palmas rompe el esquema viario bipolar del periodo prehispánico. Las Palmas se erige en centro político y administrativo, desde donde irradian los caminos principales; fundamentalmente, el que enlaza con Gáldar, por el noroeste, y el que conduce a Telde, por el este. Ambas entidades conservan su pujanza fundada en su potencial agrícola. Sendos caminos articulan la mitad nordeste de la isla, la más poblada. Numerosas ramificaciones que se internan en la isla y facilitan su recorrido, parten de las dos vías principales.

Estos dos caminos son los ejes históricos que vertebrarán las comunicaciones de la isla. Son los caminos de primer orden. Los primeros caminos reales. El que desde la ciudad de Las Palmas se dirige a Gáldar comienza su recorrido en el barrio de Vegueta y, ascendiendo la Cuesta de San Nicolás, prosigue en dirección a San Lorenzo y desde allí a la Vega de Tamaraceite. Desde aquí se dirige hacia Arucas, atravesando Tenoya. En la vega norteña toma dirección a la costa de Bañaderos y tras pasar por San Andrés y San Felipe, se encamina, a través de la Cuesta de Silva, a los llanos que preceden a los asentamientos de Guía y Gáldar. La vía atraviesa las principales zonas productivas del norte de la isla, y flanquea parte de sus ingenios azucareros. Se trata de un camino de primer orden que sostuvo el paso de importantes contingentes de mercancías y personas¹⁶.

Otro camino real conducía a Telde. Tras dejar atrás la ciudad por la Vega de San Cristóbal, se encaminaba al Valle de Jinámar, pasando por el Salto del Castellano. Este camino era mucho más corto que el anterior, aunque no por ello tenía menos importancia, al facilitar los flujos económicos y demográficos entre dos de las comarcas más pujantes de la isla¹⁷.

¹⁶ Referencias a este camino las encontramos en los escritos de los protocolos como por ejemplo: " 121. 1550-diciembre 12., f. 395 r: ... el camino real que va de Arucas a Las Palmas..." (en Tamaraceite) (Lobo, M., 1980:60); " 149. 1552-enero 9.f. 25 v: ... y con el camino real que va a Tenoya y Arucas..." (en Tamaraceite) (Lobo, M., 1980:70); " 291. 1552-agosto 27., f. 261 r: ... linde con el camino real que va a Gáldar" (en Tamaraceite), (Lobo, M., 1980:126).

¹⁷ " 78. 1550-diciembre 1., f. 352 r:... linde con el camino real que va a Telde..." (en la vegueta de esta ciudad) (Lobo, M., 1980:48); " 207. 1552-mayo 31., f. 152 r: ... con el camino que va a Telde..." (junto a la ermita de San Marcos) (Lobo, M., 1980:9); " 31. 1558-01-19 Las Palmas, Prot. 787/37r-38v: ... y por arriba con el camino viejo que va a Telde" (Pérez, E., 1992:121); " 50. 1558-03-29 Las Palmas, Prot. 787/76r-77v: ... en el camino de Telde" (Pérez, E., 1992:135); " 557. 1559-11-07 Las Palmas, Prot. 788/194r-197r: ... que poseen en el camino de Telde..." "... por abajo con el camino real que va de Las Palmas a Telde" (Pérez, E., 1992:347); " 805. 1560-05-12 Canarias, Prot. 789/87v-88r: ... sito en el camino de Telde" (Pérez M, E., 1992:346).

Estos ejes históricos, desarrollados a lo largo de la costa norte y este, vertebrarán los caminos restantes y polarizarán el tráfico de personas y mercancías, toda vez que concentran un gran número de ingenios azucareros¹⁸.

Los ejes históricos son el inicio de los caminos de segundo orden. Estas rutas unen entre sí los tres centros principales, antes mencionados, y a éstos con los focos productivos de inferior relevancia.

Desde la ciudad de Las Palmas parten tres caminos secundarios. El primero, el del centro, comienza en San Roque; se interna en la Cuenca del Guinguada, que se constituye en el principal eje de penetración al centro de la isla, hasta alcanzar la Vega de Santa Brígida,¹⁹ tras cruzar Tafira y la Cruz del Inglés. Otro, el de Teror, parte del camino real que se dirige a Gáldar, que abandona para, por la Cuesta de la Cancela, descender al Valle de San Lorenzo; desde aquí se dirige a Teror tras atravesar los Altos de San José del Álamo. El tercero tenía una elevada relevancia al facilitar el traslado del mayor tráfico de mercancías de la isla. Ponía en contacto la ciudad con el Puerto de las Isletas, el 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 ascendiendo por el Barranco del Pagador, conduce al núcleo azucarero de Moya.

De la ciudad de Gáldar parte un camino secundario que se dirige a Agaete. En su itinerario atraviesa la falda oriental de la Montaña de Amagro y cruza la localidad de Barranco Hondo.

¹⁸ Tras el primer ingenio construido por Pedro de Vera en el Guinguada (Morales, F., 1993:164-165), se instalan otros muchos. Según A. Santana (1992), durante la primera mitad del siglo XVI en Gran Canaria se localizaban un total de 24 ingenios repartidos de la siguiente forma: Comarca del Guinguada, en Las Palmas y Tafira; Comarca del Este, en Los Picachos, San Juan de Telde, Las Longueras y Aguatona; Comarca del Noroeste, en Ingenio Blanco, Valerón, Moya y Agaete; Comarca de Azuaje, en el barranco de dicho nombre; Comarca del Nordeste en Goleta, San Juan, Visvique, San Andrés, Aumastel, dos en Firgas y tres en Tenoya; Comarca del Sudeste, en Tirajana y Temisas, y por último uno en la Comarca de La Aldea.

¹⁹ Este camino aparece citado en las Ordenanzas y en diversos protocolos: "... a los sylos [de Santa Brígida...] tierras del Gamonal e desde el camino que sube al dicho lomo..." (Morales, F., 1974:126). "90. 1550-diciembre 3., f. 364 v ... y con el camino que va a Tafira..." (cerca de la ermita de San Roque) (Lobo, M., 1980:52); "260. 1552-agosto 4., f. 223 v: ... y con el camino real que va de esta ciudad" (en Tasabtejo) (Lobo, M., 1980:112); "239. 1558-12-06 Las Palmas, Prot. 787/236r-329r: ... con el camino real que va al Puerto de las Isletas" "... con el camino que va del Lentiscal a Santa Brígida" (Pérez, E., 1992:227). Además también es utilizado por las tropas del corsario holandés Van der Doez en 1559 "salió el enemigo como vna legua de la ciudad por el camino, que va a Santa Brígida" (Morales, F., 1973:101).

Mediante un sendero secundario el camino real que desde Las Palmas alcanza la ciudad de Telde, se prolonga hasta la villa de Agüimes²⁰, sede episcopal desde 1486, estructurando la red viaria de los Llanos del Este. Desde Agüimes, el camino se prolonga hasta el caserío azucarero de San Bartolomé de Tirajana, que alcanza tras pasar por Temisas y Santa Lucía.

De la somera jerarquización de las comunicaciones terrestres (considerando la importancia de los núcleos), resulta la relación de los dos ejes históricos y los cinco caminos secundarios que articulaban la porción insular que concentraba la actividad económica más pujante.

Asentados en vías de rango superior se desarrollaban senderos que podrían calificarse como "*de apoyo*", que completaban la red viaria, facilitando la comunicación de los pequeños núcleos, y de éstos con las áreas que proporcionaban los recursos que el sistema requería para su conservación. Son los caminos de tercer orden. En términos generales, estos senderos unían los centros y caseríos azucareros entre sí, y a éstos con los caseríos cerealistas -pequeñas entidades de casas, cabañas o cuevas que contaban con dos o tres unidades habitacionales, a excepción de Teror- y con los espacios de explotación ganadera y forestal.

Desde Agaete parten dos de estos caminos; uno se dirige por el barranco homónimo hacia la cumbre. Pone en contacto la costa con Tamadaba y con los núcleos de Artenara, Acusa y Tejeda. El otro recorre el abrupto litoral del oeste de la isla, atravesando Guayedra y el Risco, para concluir en Valle de la Aldea, importante caserío azucarero.

De Tejeda arrancan diversos senderos. Uno se dirige al norte y atraviesa los núcleos de Teror, Utiaca y Santa Brígida; otro recorre la Cumbre, se interna en la Cuenca de Tirajana. Un ramal permite el contacto con el caserío de Fatiga. Tirajana articula una trama viaria vinculada con la explotación forestal de los pinares de Ayagaures, Santiago, Chiberín y Pajonales²¹. Estas

²⁰ " 764. 1560-02-21 Las Palmas, Prot. 789/30v-32r: ... y con el camino real de Agüimes" (Pérez, E., 1992:417).

²¹ "...entregar toda esta dicha madera puesta en Ayagaure, término de Santiago, en cargadero de camellos y caballos" (Lobo, M., 1993b:127); "... cortaré en la montaña de Santiago y Ayagaures cincuenta palos en partes que las puedan tomar los bueyes y en el camino por donde los bueyes ayan otras vezes sacado madera..." (Lobo, M., 1993b:183); "... prometemos aserrar desde luego y dar aserradas y puestas en cargader en el pinal de Santiago, término desta yslla, en parte y lugar donde

sendas forestales se prolongan hasta el Puerto de Arguineguín²², por el imponente barranco homónimo.

En el este, desde Telde, parten diversos caminos que se dirigen a la Caldera de Tenteniguada, Sardina, El Carrizal, a los embarcaderos de Melenara y La Garita, y a las áreas de aprovisionamiento maderero de los Llanos del Cardón, Roque Aguayro, Barranco de Balos, Barranco del Polvo y Barranco de Santa Lucía. De este modo, se teje el circuito de los caminos más llanos de la isla.

En el norte surgen multitud de pequeños caminos que comunican los ingenios de azúcar, los núcleos de población y las áreas ganaderas y forestales. Destacan los que enlazan Moya, Firgas²³, Arucas²⁴ y Teror, y estos a su vez con los caseríos que salpican la comarca, y los que comunican los espacios de explotación maderera del Monte Lentiscal, la Montaña de Doramas, el Laurel y los pinares de la Ciudad y Gáldar con los centros a los que aprovisionan. La delimitación de áreas de pasto (las dehesas), donde se concentraba el ganado de labor provocó que las "vueltas" o "marcas de ganado" se distribuyeran por toda la isla al servicio de la ganadería extensiva. De entre ellos destaca el camino que comunicaba Gáldar con la cumbre, a la que se accedía por sus estribaciones noroccidentales, atravesaba los Altos de Gáldar, alcanzaba la Cruz de Tejeda, y continuaba en dirección a los pinares del sur. En la cumbre surgían numerosos ramales que conducían a las diferentes vueltas de ganado.

La agreste orografía de la isla dificultaba las comunicaciones con las comarcas del interior²⁵. De este modo, las comunicaciones marítimas

la puedan sacar los bueyes que sea en cargadero..." (Lobo, M., 1993b:190-191); "... aserradas en los aserraderos de Chinberin, en parte e lugar donde puedan llegar los camellos..." (Lobo, M., 1993b:209); "...ponerlas en cargaderos en parte que los bueyes las puedan tomar y se an de haser en parte que se traigan por Pajonales..." (Lobo, M., 1993b:230).

²² "La madera era trasladada por los carreteros desde los pinares a las obras, bien en carretas tiradas por bueyes como a lomos de caballos y camellos. Cuando se extraía en los bosques situados al oeste de la Isla el traslado se hacía por barco, así la madera de tea con que se cubrió la iglesia de Agüimes fue embarcada en Arguineguín y descargada en el puerto de Gando" (Lobo, M., 1993a:64).

²³ "496. 1559-01-18 Canarias, Prot. 788/25v-28r: ... con el camino real que va de Firgas al cerrillo" (Pérez, E., 1992:316).

²⁴ ... que va de los ingenos de Arucas a dar a la madera del barranco de Firgas que es en la montaña..." (Morales, F., 1974:131).

²⁵ Aún en los siglos XVII y XVIII se habla del camino a Tejeda como "... en una profundidad terrible, abaxé a ella con harto trabajo" (Cámara y Murga, 1629:342) y del de Tirajana, "... ya porque me lo pintaron inaccesible[...] lo que tiene de hermoso el Valle, tiene de afpero las entradas..." (Dávila y Cárdenas, P.M., 1737:499).

desempeñaron un papel esencial en un esquema que, como se ha comentado, responde a una dinámica determinada por factores económicos exógenos. Los puertos y embarcaderos estaban emplazados en las inmediaciones de las grandes áreas productivas y, desde ellos, se realizaba el embarque con destino a los mercados europeos. Las Palmas contaba al menos con cinco: San Telmo, Caleta de San Pedro, Bahía de Las Isletas, Arrecifes de Las Canteras y el Puerto de Las Galgas, además de otros de menor entidad²⁶. En Telde estaban los de La Garita o La Madera, Melenara²⁷, Puerto del Bañadero y el de Gando. Los puertos y embarcaderos más relevantes de la comarca de Gáldar eran los de Agaete, La Caleta, Sardina y Layraga. El litoral occidental y meridional albergaba numerosos embarcaderos que daban salida a maderas y productos agrícolas. El más importante era el de La Aldea.

Un análisis de la trama viaria, como se observa en las figura V.36 y V.37, revela un evidente desequilibrio de la red. La mitad nordeste de la isla sostenía una densa malla viaria, vinculada al mayor peso demográfico que mostraba. En esta zona se localizaba casi la totalidad de la población de la isla y, por ende, de las entidades poblacionales vinculadas a la explotación del azúcar. 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 ellos 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 embarque²⁸. 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

²⁶ Charco de los Abades, Santa Catalina, etcétera.

²⁷ "513. 1559-02-14 Las Palmas, Prot. 788/45v-56v: ... y el camino que va a Melenara" (Pérez, E., 1992:324).

²⁸ "Las rutas principales iban de los cañaverales a los ingenios, y de Las Palmas al puerto. El arriero o almocreb llevaba la

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 Xerocanaria, coincidiendo con los lugares de recursos más inaccesibles y escasos.

En resumen, la red de caminos del siglo XVI se halla condicionada morfológicamente por las características orográficas de la isla, toda vez que el escaso desarrollo tecnológico y socioeconómico impide superar esas barreras. Por otra parte, su estructura responde a la estrategia de explotación azucarera, adaptándose en su trazado, morfología y estado a la misma, y no se consigue una comunicación terrestre fluida, por lo que muchos sectores de la isla se mantienen casi incomunicados.

V.2.3.3 El vuelco al interior. Siglos XVII y XVIII

Esta etapa se caracteriza por los cambios en la dinámica económica que se ven acompañados por una variación en la funcionalidad de la red de senderos. La colonización agrícola de la isla, con la penetración del poblamiento hacia el interior, hace que los caminos se potencien en gran manera a partir de los ejes preexistentes, en función de la dominancia de los núcleos principales sobre los nuevos caseríos de las distintas comarcas.

Gran Canaria, en el siglo XVII, se orienta hacia la producción agrícola de consumo, lo que afecta al modelo de poblamiento de la isla, que adquiere una clara componente interior. El cultivo masivo de caña se sustituye progresivamente por una producción agrícola más diversificada, compuesta por viñas, cereales y por 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

caña de azúcar y la sacaba ya industrializada hacia la ciudad o el puerto" (Morales, F., 1974:25).

Figura V.36 Red de caminos de Gran Canaria en el Siglo XVI

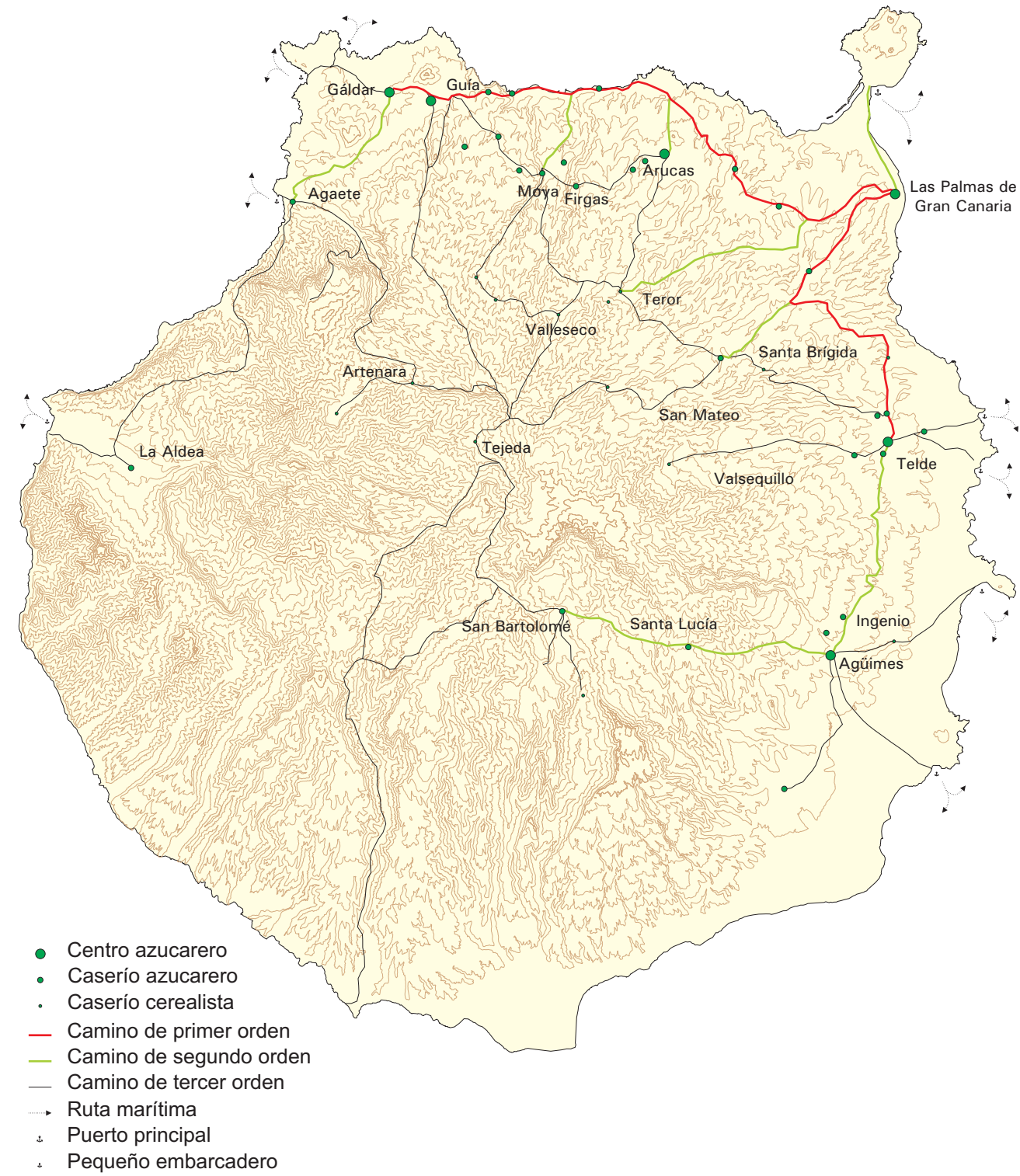


Figura V.37 Esquema de comunicaciones terrestres de Gran Canaria en el Siglo XVI



momentos una alta estimación, dadas las menores necesidades agrológicas de estos cultivos. Sin embargo, en el siglo XVIII la sociedad gran Canaria 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, que es 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.

En este período, la población experimentó un aumento continuo, debido al crecimiento vegetativo y a los aportes poblacionales externos, que se sostienen, en principio, por la señalada expansión de los cultivos de cereales. Sigue produciéndose una mayor concentración de efectivos en el nordeste y norte insular, aunque se produce un notable incremento en las medianías del sur, en contraposición a la etapa anterior, aunque, en líneas generales, no varía la localización de la población respecto a los recursos.

El poblamiento evoluciona gracias al crecimiento de la población y al aumento de la demanda de productos agrícolas de consumo interno. El proceso de colonización de las tierras del interior origina la dispersión de los vecinos en pequeños núcleos. Al desaparecer los ingenios azucareros, se produce la expansión de los cultivos y una redistribución del poblamiento.

La red de asentamientos no es ajena a los cambios económicos que se producen y se jerarquiza marcadamente. Los antiguos centros azucareros se reconvierten a la nueva coyuntura, crecen y diversifican su producción, transformándose en Centros agrícolas comarcales, en los que se concentra el grueso de la población y de la producción agraria. Sin embargo, se añaden a ellos nuevos centros comarcales: Moya, Tirajana, Agaete, Tejeda y San Lorenzo. Los asentamientos se densifican en las áreas tradicionales y se expanden hacia la franja de contacto entre el norte y el sur insular, donde se consolidan cuatro núcleos importantes: Agaete, Tejeda, Tirajana y Agüimes. Así pues, la crisis del azúcar se refleja en una reorganización de la red de asentamientos que se expande hacia el sur y se redistribuye en las comarcas agrícolas más fértiles.

De igual modo que para la etapa anterior, para el análisis de los asentamientos seguimos la jerarquía que establece Santana, A. (1992a). En función de la misma se distinguen las siguientes categorías:

- La Capital: Las Palmas continuaba siendo el punto sobre el que se articulaba la red de asentamientos. Su población aumentaba y, a finales de siglo XVIII, sufría una remodelación intensa.
- Centros agrícolas: constituían grandes centros demográficos que articulan las comarcas agrícolas y se localizaban exclusivamente en Alisiocanaria. Destacaban Telde, Gáldar, Guía, Agüimes y Teror.
- Barrios: eran entidades de población que se localizaban en torno a la ciudad y a algunos centros agrícolas, debido al crecimiento poblacional de los mismos.
- Centros locales: eran asentamientos que actuaban como centros demográficos de importancia local. Entre otros resaltaban Agaete, Valleseco, Ingenio, Tenoya y La Aldea.
- Grupos poblacionales: se localizaban especialmente en las medianías. Están dentro de esta categoría núcleos como Tirajana, Tejeda, Artenara, Moya, La Vega o San Lorenzo.
- Caseríos: es la clase de entidad que más expansión tuvo en estos siglos. Se distribuyen en todas las comarcas y estaban constituidas por apenas dos ó tres casas.
- Hábitat disperso: se extendió por toda la isla ya que la familia fue la unidad de explotación agropastoril que realizó la colonización de radio corto. Era cada vez más denso.
- Puertos: los puntos de embarque, los percheles y playas proliferaron por

toda la costa, toda vez que las comunicaciones terrestres continuaron presentando un lamentable estado.

La red de asentamientos crece y se consolida, especialmente desde los núcleos poblacionales, penetrando hacia el interior por los cauces de los barrancos, 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.

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 desde las zonas urbanas. En el nuevo esquema que conforma la red se mantienen los mismos ejes históricos que estructuraron las comunicaciones en el siglo XVI.

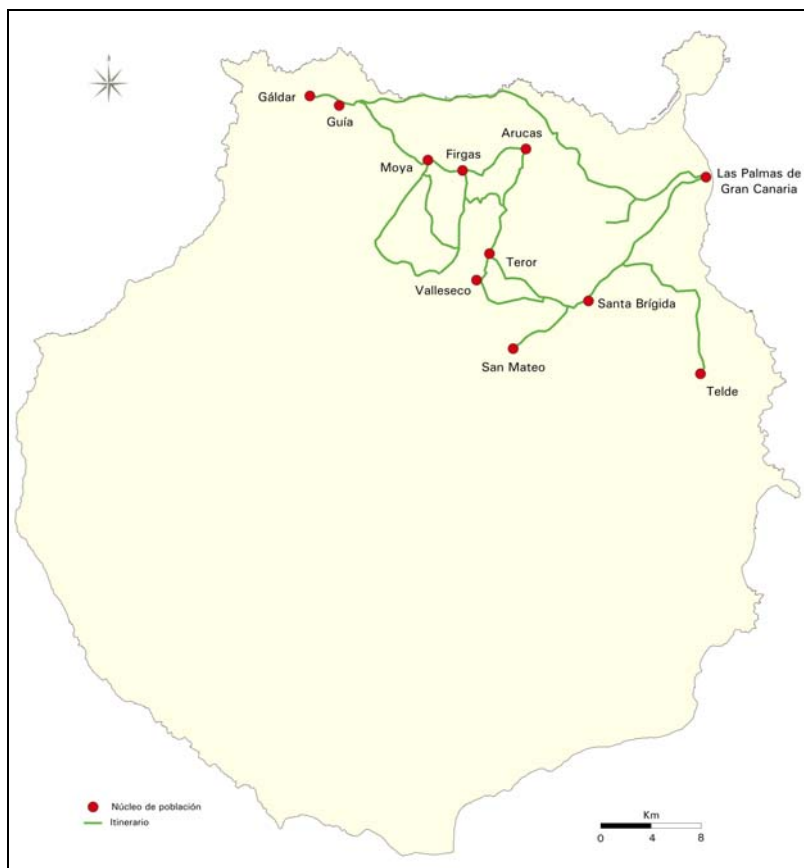
La ciudad de Las Palmas sigue actuando como foco desde donde parten los caminos más importantes. Al mismo tiempo, adquieren mayor relevancia los caminos secundarios, ya que son usados en su mayoría como vías de penetración hacia las nuevas tierras del interior. En general, los cambios en la red se reconocen dentro de cada una de las comarcas naturales, puesto que son los núcleos de aquéllas, los que apoyan directamente la transformación de la red, al unir estos centros con los nuevos caseríos. Éstos se internan, partiendo desde ellos, por los cauces de los barrancos, ganando tierras de cultivo y haciendo retroceder las zonas boscosas.

Del siglo XVIII datan las primeras descripciones más o menos generales del estado y trazado de la red de caminos²⁹. Así, el Diario de la visita del Corregidor La Santa Ariza y Castilla a la isla de Gran Canaria en 1764, escrito por el agustino fray Esteban de Acevedo, en el otoño de 1764, narra el viaje que llevó a cabo la autoridad con la doble finalidad de cumplir el Gobernador el

²⁹ Destacan las aportaciones realizadas por el Obispo Dávila (1737) en la obra *Constituciones, y nuevas adiciones Synodales del Obispado de Las Canarias* y el Diario de la visita del Corregidor La Santa Ariza a Gran Canaria (Rosa, L. de la, 1978:33-50).

deber, impuesto al cargo, de recorrer toda su jurisdicción y la de realizar el encargo del Cabildo y la Real Audiencia de deslindar sus montes. El viaje comenzó el lunes 17 de septiembre y finalizó el lunes 5 de noviembre de 1764. Fiel relato de lo acontecido, se nos describe el itinerario seguido por la mayoría de los pueblos de la isla, exceptuando aquellos que, por la lejanía o por la presencia inminente de las lluvias, con la consiguiente intransitabilidad de los caminos, no pudo visitar. Se menciona, casi constantemente, el mal estado de los caminos principales y el peligro que se corre por las numerosas sendas y veredas alternativas. Debido a esta circunstancia, a la abundante comitiva, y cómo no, también a los 71 años del Corregidor, no es de extrañar que tal visita se distinga con el nombre de expedición, y dure casi dos meses. El recorrido del Corregidor lo representamos cartográficamente en la figura V.38.

Figura V.38 Itinerario de la visita del Corregidor La Santa Ariza y Castilla (1764)



A continuación extractamos las referencias al trazado seguido por la comitiva oficial, que sirve para hacernos una idea de lo que suponía transitar por Gran Canaria en ese tiempo:

El lunes 17 de septiembre salieron de la ciudad de Las Palmas y "*llegaron el mismo día por la tarde a el lugar de San Lorenzo... y el día miércoles, después de haver oido missa, transitaron con la misma formalidad para el lugar de Arucas... A este lugar llegaron a oras de mediodía... por la mañana, después de oir misa, salieron de el para seguir la derrota asia la villa de Guía... baxando y dando buelta a la costa de la Iraga, hasta hacer alto en la casa del Sarxento Maior Don Agustín Manrique, situada en la rivera del camino de Moya... y despedidos del Alcalde de Arucas y su primo, siguió la derrota asia la villa de Guía, subiendo el Sr. Corregidor a cavallo la fragosa y peligrosa Cuesta de Silva... incorporándose también a esta noble comitiva... en el pago de Tarazona, hasta llegar a la villa de Guía... por la mañana, digo por la tarde,... transitaron de dicha villa asia la de Gáldar, cuya distancia será de media legua mui corta,... se mandó fixar el respectivo edicto en el lugar de la Aldea... assí por lo inculto, áspero y peligroso del camino, como porque ninguno de sus antecesores lo transitaron, no pasó el Sr. Corregidor a visitarlo... No se omitió esta misma diligencia con los vecinos del lugar de Agaete... se fixó edicto en la puerta de la iglesia de Nuestra Señora de la Concepción... por la mañana, después de oir misa, salió el Sr. Corregidor con su comitiva... Y siguiendo la derrota asia el Leste llegaron a la célebre y digna de eterna memoria Montaña de Oramas... Y reconociendo sus linderos por la parte del Este Norte y Lesnordeste guiados por los naturales... caminando hacia el Leste llegaron alas Tornas de Guía... y crusando de allí hacia el Norte hicieron alto para comer en dicha montaña... después de haver comido y descansado... se siguió la derrota, asia el Sul, por medio de la montaña, hasta llegar a las cuevas que llaman de Jayme, aonde le fue preciso a el Sr. Corregidor vaxar a mas de media legua de camino, por ser todo veredas y fuga, propio de camino de cabras, mui a pique y en partes tan profundo que apenas con la vista se puede tocar el fondo. Con este penoso afán llegaron asta las Madres de Moya... En este tan ameno sitio solo estuvieron un quarto de ora largo... y atravesando la montaña por la parte del Nordeste llegaron a el Lugar de Moia, el qual linda con la misma montaña... por la mañana, después de oir misa, salió el Sr. Corregidor del lugar de Moia con parte de la comitiva a continuar y determinar el deslinde de la montaña... siguiendo la derrota por la parte del Sul, subiendo a las vueltas que llaman del Rapador, cuesta de excesiva, fragosa y áspera manitud, así por lo peligroso de las sendas, como por el formidable precipicio que su despeño amenasa, asta llegar al pago del Fontanal, haziendo alto en la casa del Lizdo.... Caminaron de allí asia la Hoya Morena, circulando la orilla de la montaña, hasta encubrir el pago de Balsendero, término de la jurisdicción de Teror y dando vuelta asia el Norueste se hizo el*

medio día en la mencionada casa... siguieron desde aquel sitio la derrota por la misma montaña asia el Leste, vaxando dicho señor a pie la bueltas y cuesta del Ropador, por los malos y peligrosos pasos que contiene... Llegando al pie de esta cuesta se encontraron con el Alcalde del lugar de Firgas... y con este penoso afán las siete de la noche a el lugar... por la mañana despues de oir misa, se siguió la derrota asia el lugar de Teror... habiendo llegado a las a once de la mañana a la casa del mismo Alcalde... por la tarde... siguieron la derrota asia el lugar de la Vega... con parte de la comitiva, por el camino llamado de los Arbejales y la otra parte por la fragosa cuesta intitulada de Falcón, asta incorporarse con la otra parte de la comitiva en la Joya de la Caldera a donde llegó a unirse hasta condusirlos a la Vega el Alcalde del lugar... el que por no tener casa donde hospedar a toda la tropa, los recibió en la casa de doña Francisca Conde, sita en el pago llamado Vega de Arriba, a la que llegaron con media ora de la noche... En este día se fixó edicto de visita en la puerta de la hermita de Nuestra Señora del Madroñal, por razón de estar disperso y distante el vezindario... Fíxase también el edicto en la puerta principal de la iglesia de Señora Santa Brígida... Desde este lugar se despacharon los edictos para los de Texeda, Artenara y Tiraxana, los que fixaron en sus respectivas iglesias... Y después de puestos lo edictos en cada uno de estos tres lugares, concurrieron a este de la Vega a ser visitados los Alcaldes de los tres lugares... A estos lugares no pasó el Sr. Corregidor a visitarlos, así por haver comenzado a llover estando en el lugar de la Vega y estar próximo el invierno, como por lo remoto, basto e intransitable de sus sendas y veredas... por la mañana... después de haver tomado un desente desaiuno... siguieron la derrota asia la ciudad de Telde, atravesando por el monte Lentiscal asta llegar a hacer alto al mediodía en la casa contigua a la célebre hermita de la devota y milagrosa Imagen de María Santísima de la Concepción con el título de Ginámar, propia denominación de aquel pago... A oras de las tres de la tarde... continuando la derrota, llegaron a oras de las quatro de la tarde a la ciudad de Telde, la qual dista un quarto de legua del mencionado pago de Ginámar... Terminose en esta ciudad de Telde la visita de la Isla... después de oir misa, siguieron la derrota asia el monte Lantiscal, por cumplir el mandato así de la Real Audiencia y de la Ciudad, a cuio pedimento se an hecho los deslindes, a fin de segregar y separar lo que diferentes personas an husurrado a los Rejos haveres. Para este fin tenia el mayordomo de propios preparada en el pago de la Matanza la casa... en la que estuvieron siete días, en los que se deslindó la mitad del monte por la parte del Leste, Nordeste y el domingo once, a oras de las tres de la tarde, siguieron la derrota, atravesando el monte asia el oestenoroeste, asta llegar a la casa de los RR. PP. del Colexio de la Compañía de Jhs., la que está situada en la entrada del lugar de la Vega y la ofrecieron al mayordomo de propios para que asistieran en ella... asta finalizar el deslinde del monte, el qual se continuó por la parte del Oeste y Sur y Sureste, el qual se finalizó el sávado, diez y siete del que corre. Este es, Señor, un breve diseño de lo que V.S. a practicado y a susedido en la expedición de esta

rexia visita de la Isla de Gran Canaria" (Rosa, L. de la, 1978:33-50). Esta descripción ilustra de manera perfecta las condiciones en que se desarrollaba la aventura de desplazarse por la isla y cómo existía casi un abismo entre los sectores más poblados del norte y los casi deshabitados del sur.

A continuación, comentamos las variaciones de la red en función de las comarcas naturales que se definen en la isla.

- Comarca del Guiniguada:

Es la comarca más poblada, lo cual se constata con la proliferación de nuevos asentamientos que desde Las Palmas penetran en la Cuenca, hasta las estribaciones de la Cumbre. Las comunicaciones tienen como eje dorsal el camino que desde la Ciudad asciende hacia Santa Brígida prolongándose 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, en 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.

- Comarca del Noroeste:

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. De la misma forma que ocurre en la comarca anterior, 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 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 como Hoya de Pineda, Colmenillas, El Saucillo, Artazo y Pico de Viento, Caideros, Fagagesto y Pavón, y continúa hasta Cruz de Tejeda. Por otra parte, al este de Guía, otra vía de penetración al interior cobra mayor auge. Éste parte de Tres Palmas y, por Salinas, Bascamao, Lomo Gordo, Verdejo y El Marqués, se dirige hacia las proximidades de Fagagesto, donde enlaza con el Camino de la Plata. 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 de Agaete, proviene del pueblo de Agaete. Además, desde este punto se une la comarca con el Valle de La Aldea por Guayedra, El Risco, Tirma y El Furel.

- Comarca del Nordeste:

El camino principal en esta comarca es el camino real Las Palmas-Gáldar, a su paso por Tenoya y la costa de Arucas. De éste parte un camino, a la altura de Cardones, que lo une con el casco de Arucas y desde allí hacia Teror y Firgas. En este momento, Teror se convierte en el principal núcleo agrícola de las medianías septentrionales, lo que se refleja en el número de caminos que en él confluyen. De un lado, los ya mencionados de Arucas y Santa Brígida, y del otro, el camino que lo une con la capital por San Lorenzo y con la cumbre por Valleseco. Del mismo modo, se comunica con Firgas por La Alcantarilla, en Osorio; con Moya, por La Laguna y las Vueltas de Acero, y con San Mateo por Utiaca.

- Comarca de Azuaje-La Virgen:

En esta comarca se distinguen pequeñas vías que unen la costa desde San Andrés con Azuaje, y con los núcleos principales del norte de la isla. Los caminos están ligados a la explotación de la Montaña de Doramas, y se

encuentran en penoso estado, así: "*cualquier arriero q. oy en adelante la baia a sacar [leña] tendra q. caminar cassi dos leguas más a más de una adentro de la referida montaña a que se añade los malos Caminos y lodos q. en Yvierno ay conque Infelís q. no thuviere buena Cabalgadura y su mantiene deste exercicio pereserá el Y su familia o crecerá el nivel de pobres*"³⁰

- Comarca del Este:

El camino real que va desde Las Palmas a Telde es el eje director de las comunicaciones terrestres de la comarca. De él parten una serie de senderos importantes, que penetran por los cauces de los barrancos principales, conformando las vías de acceso a las medianías. 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, comunicando los núcleos de Valle de los Nueve, Tecén, Las Vueltas, Valsequillo y Tenteniguada, prolongándose hacia la cumbre por el Rincón de Tenteniguada y la Caldera de los Marteles, desde donde continúa hacia Llanos de la Pez, atravesando la Cumbre, de este a oeste. Al sur de la comarca y desde Ingenio, se prolonga otra vía de penetración hacia la cumbre, hacia la Caldera de los Marteles igualmente, pasando por Pasadilla. También desde Ingenio parte el camino que lo comunica con el Carrizal.

- Comarca del Sudeste:

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 de la comarca. La vía 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

³⁰ Archivo Histórico Provincial de Las Palmas: Intereses Generales (1643-1928). Legajo nº 1, Reg. Gral. 5.620, Doc. nº 4.

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 Maspalomas; 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 hallaban dichos caminos³¹.

- Cuenca de Tejeda:

Tejeda se manifiesta ya, desde esta etapa, 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 y comunica 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. Se caracterizan todos ellos por su mal estado y por su peligrosidad³².

³¹ "... , ya porque me lo pintaron inaccesible [...] lo que tiene de hermofo el Valle, tiene de afpero las entradas..." (Dávila y Cárdenas, P.M., 1737:499).

³² Referencia de uno de los caminos que conduce a Tejeda "... en una profundidad terrible, abaxé a ella con harto trabajo"

- Cuenca de Ayagaures:

Esta comarca 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.

- Comarcas de La Aldea y Sudoeste:

El núcleo central del Valle actúa como foco central del que salen los distintos caminos de colonización. Sobresalen entre ellos el que se dirige al Puerto, el que penetra en el Macizo de Güigüf hasta Güigüf Chico y Güigüf Grande, 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.

- Comarca del Oeste:

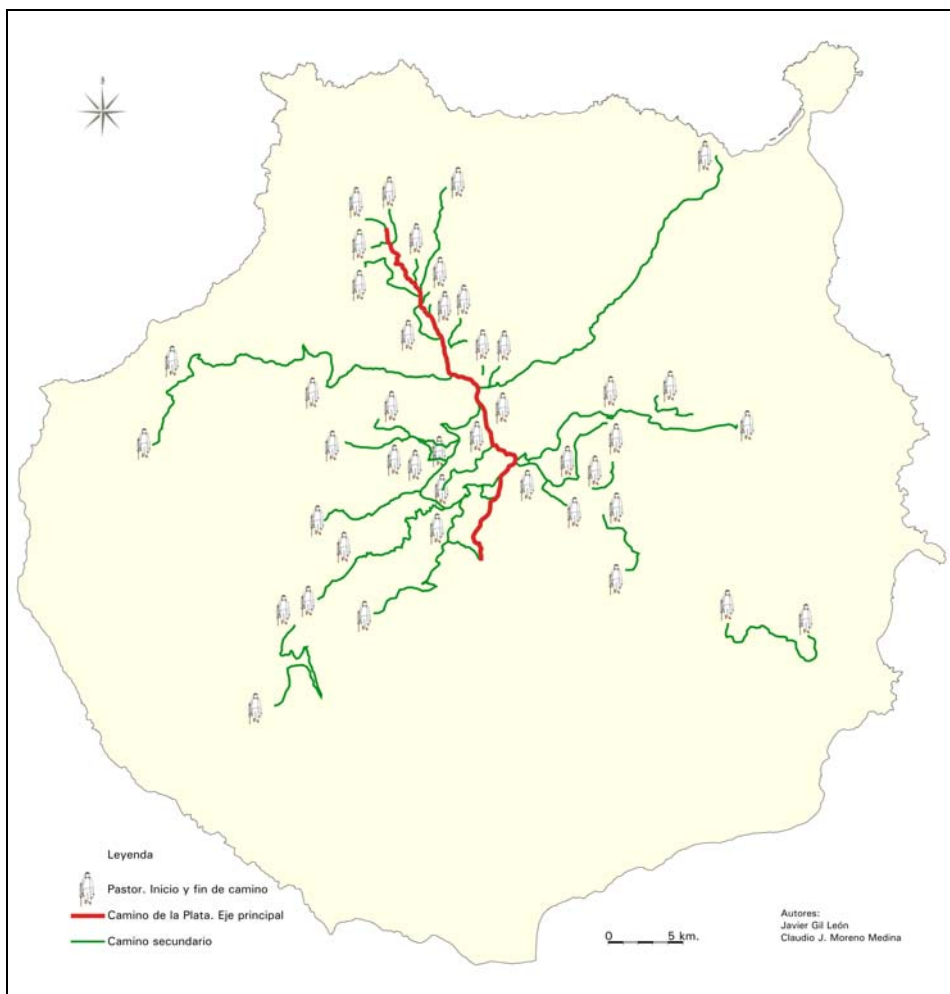
El escaso desarrollo poblacional, los montes y los imponentes acantilados que caracterizaron este espacio dejaron poca cabida al desarrollo de las comunicaciones terrestres. Innumerables sendas y veredas se desarrollaron entre las grandes pendientes, sorteando riscos, andenes y barrancos, como el camino que, desde Agaete, pasa por los núcleos de Guayedra, El Risco y cortijo de Tirma, hasta llegar a La Aldea.

(Cámara y Murga, 1629:342).

- Cumbre:

Los pastores son los únicos que de forma más o menos estable desarrollaron su vida en esta comarca. No hay poblamiento estable y, desde el punto de vista de las comunicaciones, sólo cuenta con diversos senderos asociados a los cortijos y zonas de pasto. Destacan los ya comentados, que salen desde Cruz de Tejeda hacia San Mateo por Cueva Grande y el que llegaba desde la Caldera de los Marteles por la Hoya del Gamonal. Ambos se unen en Llanos de la Pez. También lo hacen con el Camino de La Plata, con lo que se articulan todas las comunicaciones de la comarca. En la figura V.39 representamos los caminos que los pastores utilizan actualmente en la isla.

Figura V.39 Rutas trashumantes actuales en Gran Canaria



En síntesis, durante el Antiguo Régimen, figuras V.40 y V.41, se consolidaron los patrones de comunicación establecidos tras la Conquista, ejes históricos y nudos de enlace, y se revitalizó la red al crearse un mayor número de caseríos. Al poblarse nuevos espacios, las antiguas rutas se reutilizan, y se consolida y estabiliza un sistema de comunicaciones al servicio 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, lo que no permite su mejora.

V.2.3.4 De camino al *Puerto*. El siglo XIX

Aunque la red de caminos ya se había consolidado 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 los hechos más significativos son la revitalización del Puerto de La Luz y la aparición a finales de este siglo de las carreteras y de los nuevos medios de transporte. A pesar de todo, Gran Canaria afronta la entrada del siglo XX con una red de caminos terrestres poco desarrollada, que sostiene débilmente el desarrollo del mercado interno, lo cual perjudica también el avance del comercio exterior.

El modelo insular de poblamiento, en estos momentos, está condicionado, a nivel insular, por la oposición entre el norte y el sur y, a nivel comarcal, por la oposición entre valle e interfluvio. La población se asienta en las vegas y barrancos, aunque se verifica una gran expansión de entidades poblacionales en los interfluvios. El aumento de la presión demográfica hace que se ocupen los espacios que todavía quedaban sin poblar, principalmente los montes y las tierras de recursos bajos.

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, hacen que el modelo tenga una vocación exterior. El cambio notable en la estructura socioeconómica, inducido por la reactivación de la exportación de nuevos 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 "puertofranquista". A pesar de ello, la sociedad continúa siendo eminentemente rural.

Figura V.42 Puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria, 1910



Fondo Fedac.

La tradicional red 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 de Alisiocanaria (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

Figura V.40 Red de caminos de Gran Canaria en el Siglo XVIII

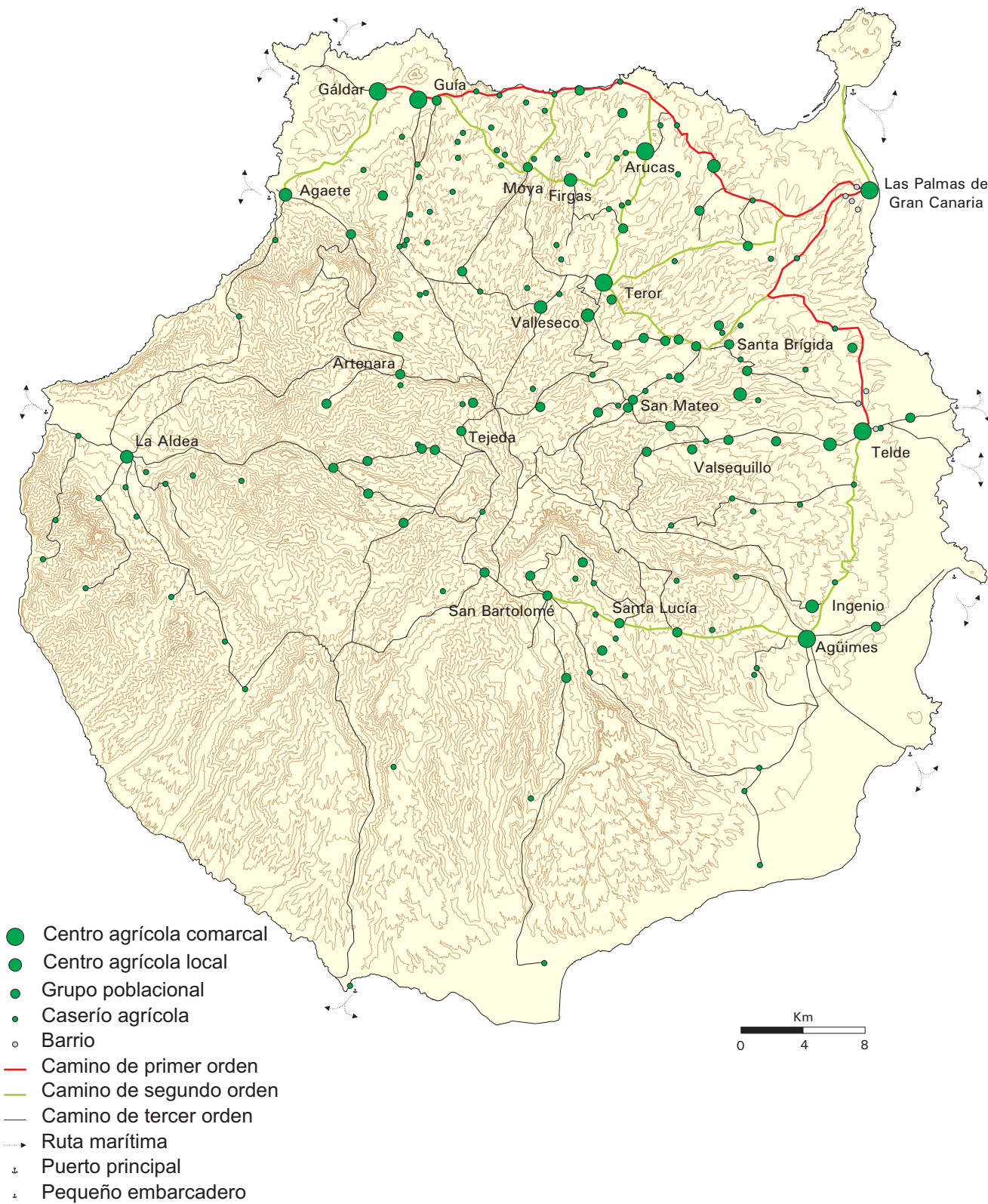
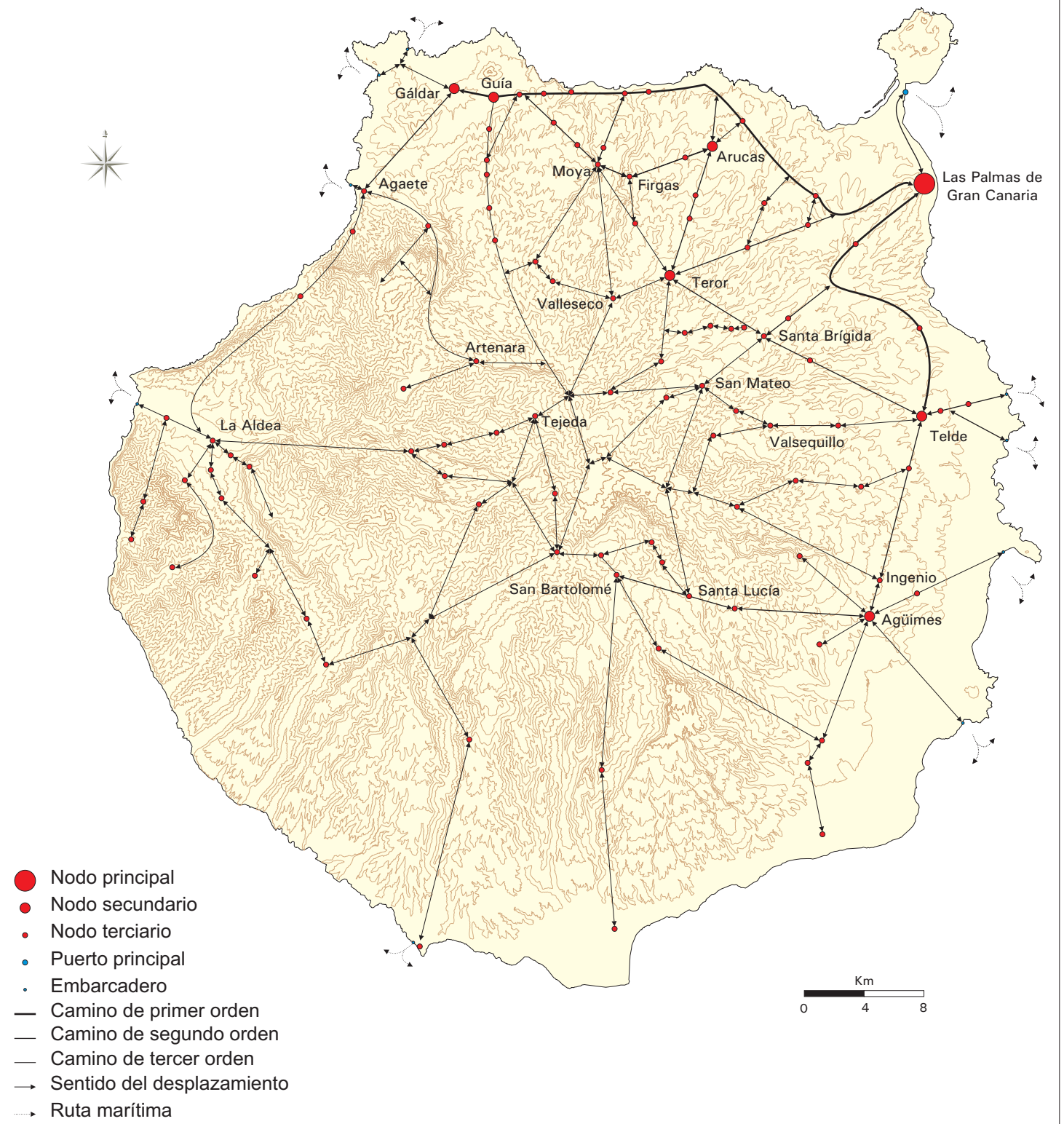


Figura V.41 Esquema de comunicaciones terrestres de Gran Canaria en el Siglo XVIII



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. Se distingue la siguiente jerarquía en la articulación de los asentamientos (Santana, A., 1992a):

- La Capital: la Ciudad de Las Palmas continúa siendo el núcleo que concentra mayor población de la isla, además de que, en este siglo, se produce en ella una profunda transformación. Junto a las obras de mejora y adecentamiento y al mayor tráfico portuario producido por el comercio de la cochinilla, se impulsa la construcción del Puerto de La Luz, vital para la vida económica, política y social de Gran Canaria.
- Centros agrícolas: se añaden Ingenio y Agaete a los ya existentes de Telde, Gáldar, Agüimes, Guía, Arucas y Teror.
- Barrios: aparte de los que desde el siglo anterior se localizan en las ciudades de Las Palmas y Telde, se desarrollan otros en torno a Gáldar, Guía y Arucas.
- Centros locales: se produce un gran incremento en el número de asentamientos. Todos se localizan en Alisiocanaria, o en la franja de contacto con Xerocanaria, salvo La Aldea. Estos centros locales son Tafira, Valsequillo, Moya, San Mateo, San Bartolomé, Tejeda, Juan Grande, Tamaraceite, Tenoya y La Atalaya de Santa Brígida.
- Grupos poblacionales: su distribución es muy similar al siglo pasado, y destacan Artenara, Guanchía, Paso de María de los Santos, Mogán, etc.
- Caseríos: aunque resultan especialmente abundantes en el norte, se reparten por toda la isla, a excepción del sudeste, y aparecen asociados a los cauces de los barrancos.

- Hábitat disperso: este tipo de asentamiento se presenta especialmente en las zonas colonizadas más tardíamente, como la medianía subhúmeda del norte o la dependiente de la parroquia de Tejeda.

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 deja de utilizarse gran parte de los senderos. 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 del siglo, y debido a la mayor preocupación política en el ramo de los caminos, que desgraciadamente no abundó en la mejora de la red, disponemos de los primeros datos estadísticos sobre los *caminos vecinales*. Los itinerarios, el ancho, la longitud y el costo de mantenimiento, que representa para los 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, zona de pastoreo o de corte de madera de la isla.

Para el análisis de la red de caminos vecinales se cuenta con varias fuentes. P. Madoz en su *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar. Canarias (1845-1850)* aporta datos sobre el número de caminos que cruzan las entidades y su estado. De 1865 data la aportación realizada por P. de Olive en el *Diccionario estadístico administrativo de las Islas Canarias*. En esta relación se enumeran los caminos por municipios y figuran datos como el nombre de los tramos, la longitud (expresada en leguas), latitud (en pies), el coste o presupuesto de mantenimiento y el punto de comienzo y finalización.

El Depósito de la Guerra en su *Itinerario descriptivo militar de España*, de 1866, proporciona una información muy detallada sobre una serie de caminos escogidos a partir del rápido control militar de la isla. En él se refiere el vecindario de los principales pueblos que atraviesa, la distancia en kilómetros del camino entre entidad y entidad, la disponibilidad de recursos de la zona atravesada, los puertos, embarcaderos o fondeaderos existentes y otras observaciones precisas sobre el tipo de caminos, su estado, principales obras de fábrica y enlaces con otras vías. Esta información la aportamos en el Documento 12 del Anexo.

Dos años más tarde, en 1868, se publica la estadística del *Boletín Oficial de la Provincia de Canarias*, en el que también se aportan datos sobre los principales caminos vecinales por municipios, proporcionando información sobre los itinerarios, punto de origen y finalización, anchura (en metros) y longitud (en kilómetros). En el Documento 13 del Anexo detallamos los datos aportados por el *Boletín*. Aparte de esta información estadística, el *Boletín* número 82 del 9 de julio de 1849 publicó un comunicado del Comisionado Regio para la inspección de la agricultura de la provincia de Canarias, Francisco María de León y Falcón, en el que se instaba a los Ayuntamientos de las islas a contestar a una encuesta realizada por él con el propósito de conocer el estado de la agricultura en la región en aquellos momentos. De las veintiuna preguntas que realiza, nos interesan las dos siguientes³³:

- 14^a. *Cual es el estado actual de las vías de comunicación, que mejoras pueden hacerse en ellas para proporcionar la mayor comodidad y facilidad de los transportes.*

- 15^a. *Que número de puertos existen en la jurisdicción siendo litoral, y cuales sean los medios de mejorarlos; ó si es posible, cuando no los haya, utilizar al efecto algunos desembarcaderos, y ventajas que esto puede traer al distrito.*

³³ La encuesta reseñada en el *Boletín* así como las respuestas de los distintos Ayuntamientos están publicadas en el libro *Agricultura y paisaje en Canarias. La perspectiva de Francisco María de León y Falcón* (2005) de Domínguez, J.; Moreno, C. y Ginés, C., entre las páginas 493 y 543.

De las respuestas de los distintos municipios, se deduce una instantánea de la situación de la red caminera, a mediados del XIX, de la mano de sus más directos usuarios. Si a ella añadimos los datos municipales aportados en la estadística publicada en el *Boletín* que comentaremos a continuación, dicha instantánea mejora su calidad. Lamentamos no disponer de esta información para el resto del Archipiélago.

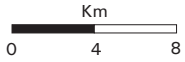
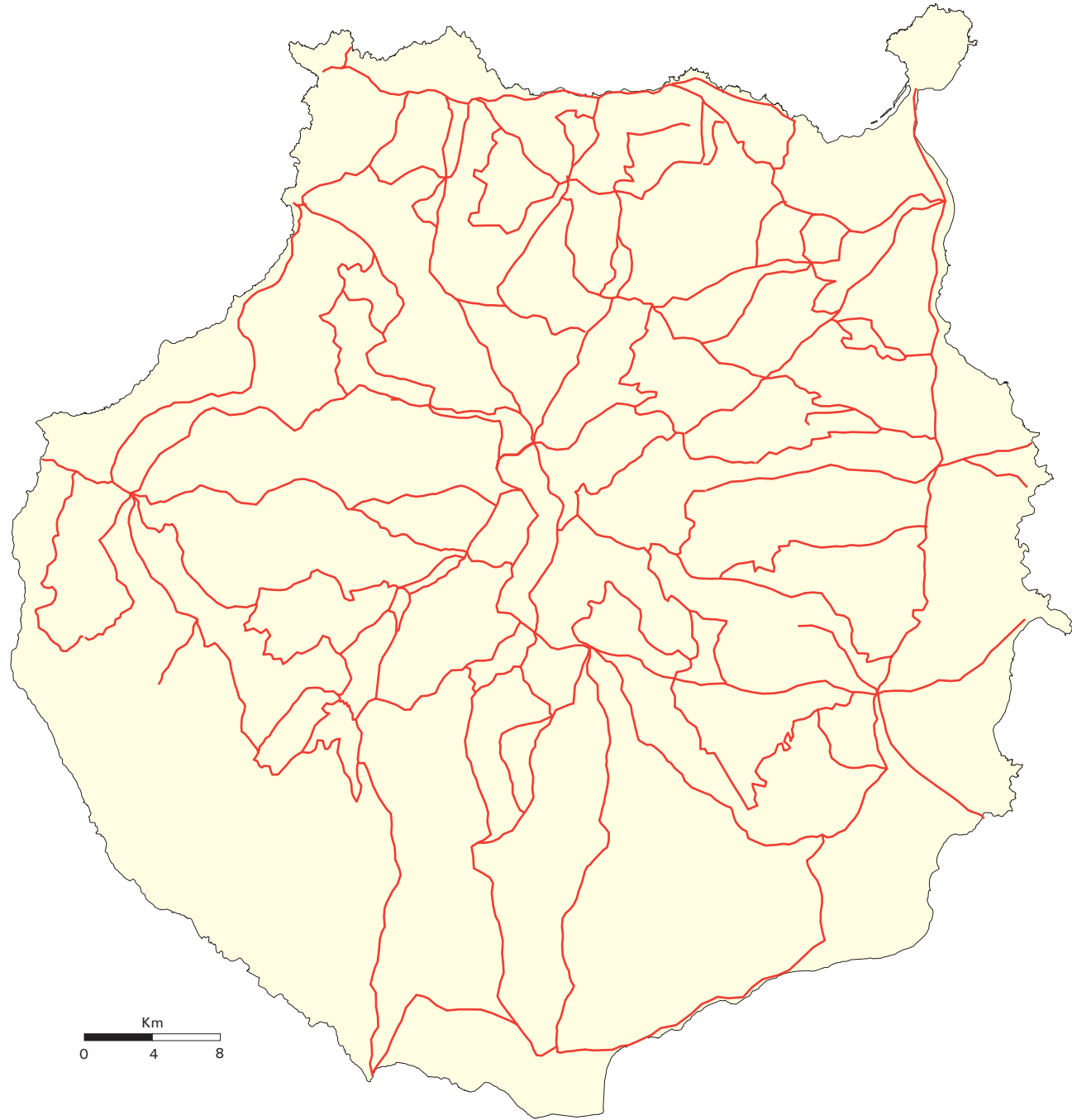
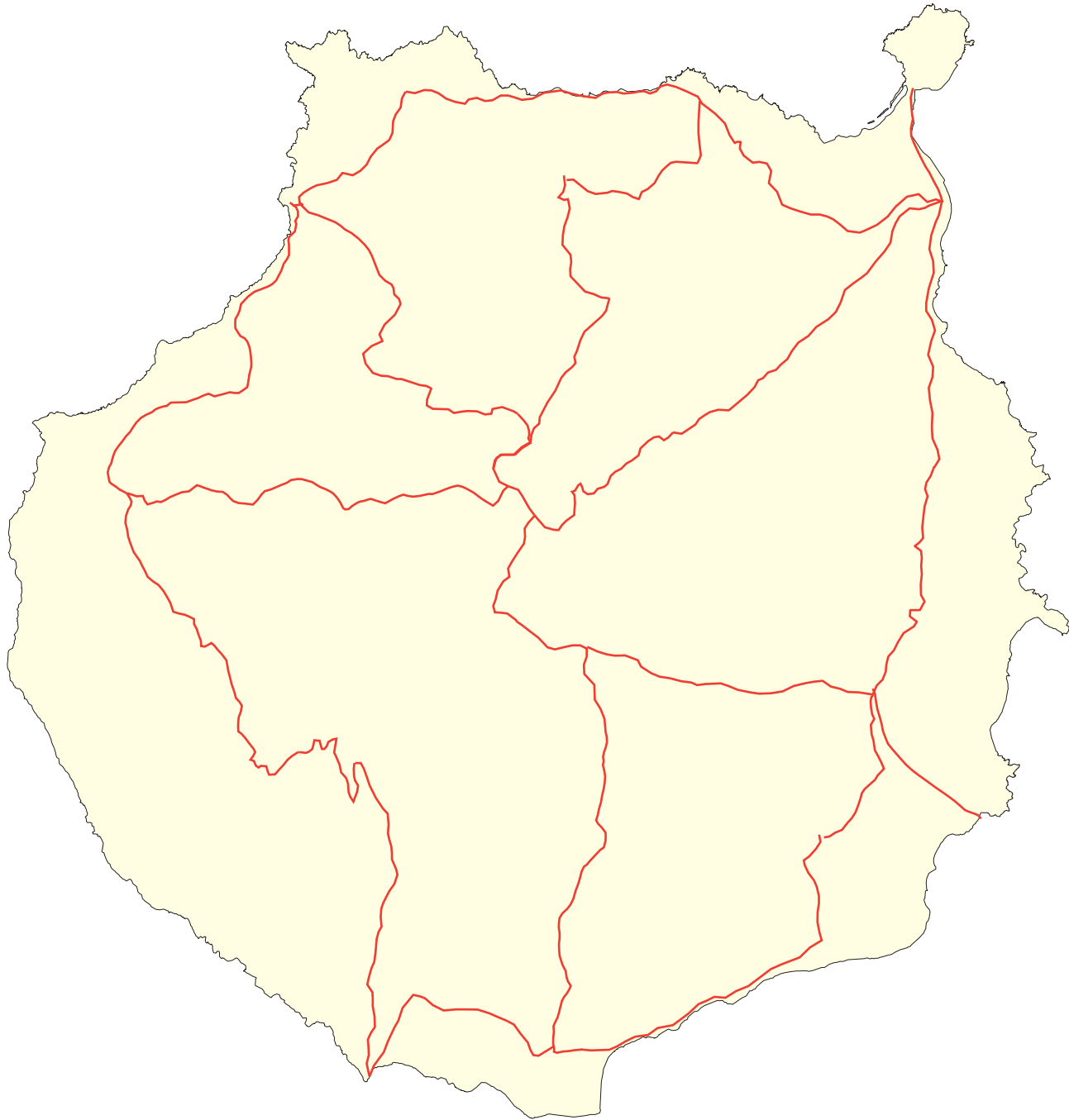
Procedemos a detallar la información contenida en la documentación que nos proporcionan estas fuentes, esencial para la interpretación de la configuración del territorio insular.

El *Itinerario* describe las características principales de nueve vías, que tenían una longitud total de 356,5 kilómetros. Además ofrece el recuento del vecindario que habitaba en los pueblos que unían estas rutas, 9.271 vecinos. En este año ya están construidas las carreteras de segundo orden de Las Palmas a La Isleta, de Las Palmas a Telde y tres kilómetros de la de tercer orden de Las Palmas a Agaete. En total se habían habilitado 25,5 kilómetros para el tráfico de vehículos. Además hay un camino carretero de 12,5 kilómetros que va desde la capital hasta Santa Brígida. El resto de los caminos eran de herradura, a excepción de los que iban a Agaete desde Tejeda y a Agüimes, que eran sendas peligrosas y de difícil tránsito. Como enclaves portuarios, sólo se señala el Puerto de La Luz en Las Palmas y el fondeadero de La Aldea.

Como se observa en la figura V.43 el trazado de las vías consta de un camino costero que circunvala la isla desde el que, en diversos puntos, salen otros caminos que se unen en el centro de la isla, en Tejeda. Las carreteras y senderos dibujan un esqueleto de paraguas que articula los accesos a todas las comarcas, desde la costa hasta la cumbre, que se convierte así en una importante encrucijada. Obviamente, como ya se comentó, este esquema está planificado sobre un mapa, escogiendo aquellas vías que abarcan de forma más precisa la superficie insular, por tanto no son las más utilizadas.

El informe más completo y actualizado de la situación de los trazados es el que proporciona la clasificación publicada en el *Boletín Oficial de la*

Figura V.43 Red de caminos de Gran Canaria según el Itinerario... (1866) y el BOPC (1868)



Provincia de Canarias. Publicado en los días 24³⁴ y 27³⁵ de abril de 1868 y 1³⁶ de mayo del mismo año. En él se detalla el *Plan de los caminos vecinales de la provincia que interesan a mas de un pueblo con sujecion 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. De tal manera nos encontramos los siguientes datos:

- Las Palmas³⁷:

La capital de la isla es el nudo principal de comunicaciones. De la ciudad parten los caminos principales, ejes históricos, que la comunican con Gáldar, por el camino real que pasa por la Cruz de Piedra hacia Tamaraceite, con Teror, por el camino de San Lorenzo, con Santa Brígida, por el camino de Tafira y con Telde, por el camino de San José. Cuenta además con tres caminos, uno que enlaza Santa Brígida con el camino de Telde por Marzagán, y dos que se internan en los barrancos de la ciudad, uno por Barranco Seco y otro por el Barranco de San Roque. El ancho de todos los caminos es de cinco metros, lo que habla de su buen estado³⁸.

³⁴ Datos de Agaete, Agüimes, Aldea de San Nicolás, Artenara, Arucas, Firgas y Gáldar.

³⁵ Datos de Guía, Ingenio, Las Palmas, Mogán, Moya, San Bartolomé de Tirajana, San Lorenzo, San Mateo, Santa Brígida, Santa Lucía, Tejeda y Telde.

³⁶ Datos de Teror, Valsequillo y Valleseco.

³⁷ De este Ayuntamiento no poseemos información proveniente de las encuestas realizadas por el Comisionado Regio de Agricultura.

³⁸ "CAMINOS. Varios cruzan este part., siendo los principales el de Telde, que partiendo de la c. de las Palmas por la Costa, atraviesa la ald. de Ginamar, la c. de Telde y llega hasta la punta de Mas-palomas, siendo su estension de 8 leg. Este camino es llano y está bien conservado, gracias á los esfuerzos de los propietarios que tienen fincas en Telde y en las bandas del S., con especialidad al actual conde la Vega Grande. El camino del monte Lentiscal parte de la c. y atravesando el pago de Tafira y el dicho monte llega hasta la vega de San Mateo, distante 3 y 4/2 leg: es bueno hasta la vega de Sta. Brígida; pero desde allí hasta la de San Mateo está descuidadísimo, pudiendo apenas transitar por él caballerías. El de Teror y Guia parte igualmente de la c. hasta el pueblo de Tamarazeite que dista leg. y 4/2, donde se divide en dos ramales, dirigiéndose á la der. á los pueblos de Moya, Guia y Galdar, que distan de la c. 4, 6 4/2 y 7 leg.; y el otro sigue la misma direccion hácia los pueblos de Teror, Valleseco y Arucas que están á 3 leg. de la misma c. Este camino es todo de herradura, siempre en cuesta

- Santa Brígida³⁹:

La Vega de Santa Brígida articula las comunicaciones desde Las Palmas con la medianía y cumbre de la isla. El camino que parte desde Las Palmas y se dirige a San Mateo, atravesando el municipio, es la ruta principal de la que parten diversos caminos hacia Telde, La Atalaya y las Goteras y hacia Teror. Los caminos secundarios son de herradura⁴⁰.

- San Lorenzo⁴¹:

Por su posición, en las cercanías de núcleos de gran entidad, y por ser encrucijada natural, San Lorenzo posee abundantes caminos, 11 en total. Resaltan, con cinco metros de ancho, los tramos que coinciden con el camino real de Las Palmas a Gáldar. La mayoría de los caminos son de herradura y participan de las características generales⁴².

y pedregoso, teniendo que pasarse para ir á Gáldar por la famosa cuesta de Silva, tan célebre en los anales canarios. El último camino es el del puerto de la Luz que parte de la c., saliendo por la puerta de Triana y llega al puerto en una estension de poco mas de una leg.: es llano, sumamente cómodo, su piso de arena, y sin desviarse de la orilla del mar, cuyas aguas le bañan con frecuencia en las altas mareas. A la mitad del camino están la ermita y el castillo de Sta. Catalina, y 4/2 leg. mas adelante el puerto de la Luz, donde hay un buen fondeadero defendido de todos los vientos menos del S.O., un lazareto, una igl., una fonda y varias casas pequeñas, y todo ello al abrigo de los castillos de la Luz, Sta. Catalina, el Confital y San Fernando" (Madoz, P., 1986:168).

³⁹ *14ª. Las vías de comunicación estan en el peor estado, así pr. la estechez a qe. las han reducido las usrpaciones de los colindantes, quitando de las ocho varas qe. prs las antiguas leyes tenían, dos y aun tres cuartas partes, como pr. qe. cortando los desagües qe. caían sobre la propiedades, en un país tan quebrado; han reducido los caminos a varrancos, qe. con su corriente forman sanjas, qe. los dejan intransitables. Restituirles lo usurpado a los caminos, y su antiguo curso a las águas; sosteniendo las providencias de los Alcaldes y Ayuntamientos, y dejandolos obrar dentro del circulo de las atribuciones qe. las leyes les conceden, pa. la conservacion de los caminos vuenos y mejora de los malos, desatendiendo las exigencias de la ópulencia y el influjo, cuando perjudican a la conservacion y mejora de los mismos; son los medios de mejorarlos, y proporcionar la comodidad, seguridad y facilidad de los transportes y trancitos*

*15ª. Siendo interior esta Poblacion, carese de puertos marítimos
Dios gue a Vs. ms. as. Sta Brigida 9, de octubre de 1849 (Dominguez, J.; Moreno, C. y Ginés, C. 2005:531).*

⁴⁰ *"CAMINOS: pasan 2, uno que corre de E. á O., y otro que marcha de N. á S.; el primero principia en la c. de las Palmas y termina en Mogán, y el otro parte de Teror y finaliza en Telde y Valsequillo" (Madoz, P., 1986:226).*

⁴¹ *14. Los caminos se hallan trasados por los parajes mas aparentes, y componiendose estos anualmte .por los destrosos de las lluvias, se hallan espeditas las comunicaciones y transportes; pero se hace de suma necesidad la construccion de un puente en el Barranco que divide esta Jurisdiccion de las de Las Palmas por el parage que denominan la Calzada en el Dragonal*

15. No hay puertos, y aunque se puede facilitar un decembarcadero donde llaman Caleta mansa en el parage denominado el Rincon, no ofrece ninguna ventaja al pueblo (Dominguez, J.; Moreno, C. y Ginés, C. 2005:526).

⁴² *"... y los CAMINOS que le cruzan son de herradura en bastante mal estado" (Madoz, P., 1986:142).*

- San Mateo⁴³:

Se halla enlazado con el resto de los núcleos por 4 caminos, entre los que destaca el que lo une a Santa Brígida, con 5 metros de ancho, y los que lo comunican con Valsequillo y la cumbre por Camaretas y por Utiaca; estos últimos son caminos de herradura⁴⁴.

- Gáldar⁴⁵:

Gáldar es el núcleo que, junto a Guía, estructura la red de caminos del noroeste insular. A esta ciudad llega el camino real de Las Palmas, con un ancho de 5 metros. Además, desde ella salen dos caminos, el de Agaete por Barranco Hondo y el que llega hasta la ermita de San Isidro por el interior de la vega. Luego, el municipio cuenta con tres caminos más, de un ancho medio de tres metros, que se dirigen hacia el Puerto de Sardina, Barranco Hondo y los Caideros; este último es el camino de la Plata, por el que se conducen los ganados a principios de verano hacia las cumbres⁴⁶.

⁴³ 14 *El estado actual de los caminos se halla en muy mal estado, son subcetibles de mejoras componiendolos y empedrandolos y seria muy comodo para transportar los frutos ala capital de la Islaen donde se benden si se hiciese un Puente en el barranco que queda en la Jurisdiccion de Sta. Brigida y se puciese en mejor estado que el que tiene y ademas haciendo puentes en los barrancos del Solíz y la higuera sitos en esta jurisdiccion, con especialidad este ultimo para facilitar las comunicaciones con la Ciudad de Telde especialmte. en los tiempos llubiosos.*

15 *Ninguna*

Vega de San Mateo y septiembre 12 de 1849 (Dominguez, J.; Moreno, C. y Ginés, C. 2005:528).

⁴⁴ *"Sus CAMINOS son locales y de herradura en bastante mal estado"* (Madoz, P., 1986:146).

⁴⁵ *A la 14ª. El estado de los caminos es fatal pr. lo cual se está trabajando en ello segun lo permite el estado de miseria en que se hallan los pueblos, a fin de ponerlos en los posible en un regular transito de herradura; sin embargo de que para ponerlos en el estado que corresponde, seria presiso que la hacienda Nacional, contribuyese puesto que los pueblos por si solos es imposible hacerlos como conviene por estar agoviados con el pago de las contribuciones*

A la 15ª. Aqui hay en uso dos puertos, que por cierto estan en mal estado y aun que su composición no es dificil no hay con que hacerlo pr. que el estado de miseria en que está la agricultura y el trafico no permiten imponerle ningun gravamen pª. mejorarlos.

Villa de Galdar 10 de Setiembre de 1849 (Dominguez, J.; Moreno, C. y Ginés, C. 2005:506).

⁴⁶ *"De Gáldar a Agaete el país es árido, relativamente poco accidentado y es fácil franquear los 10 kilómetros que separan estos dos puntos, aunque la carretera no esté terminada y haya que recorrer senderos decorados con el nombre de caminos reales"* (Verneau, R., 1982:170); *"Los CAMINOS son de herradura y ásperos en general, excepto el de Lagaete que tiene 1 leg. larga de llanura;..."* (Madoz, P., 1986:114).

- Guía⁴⁷:

Cuenta con 7 caminos, entre los que destaca el camino real del norte, con 5 metros de ancho. Los restantes se reparten una anchura de 3 ó 4 metros y enlazan este núcleo con sus pagos, y con Moya y las estribaciones cumbres⁴⁸.

- Agaete⁴⁹:

Presenta 7 caminos vecinales; el principal, de las Moriscas, comunica dicha población con Gáldar y tiene un ancho de 5 metros, mientras que los restantes tienen algo más de 3 metros, y son, por tanto, de herradura. El núcleo de esta entidad se comunica con el Puerto por el camino de las Nieves, con La Aldea por el camino del Risco, con Tamadaba y Artenara por los caminos del valle y del lomo y a través del camino de los Llanos también con Gáldar. En general, Agaete se halla bien comunicado, sobre todo con Gáldar, entidad principal de la comarca.

⁴⁷ 14. *Las vías de comunicación están por lo general en muy mal estado porque escigiendo su mejoramiento excesivos costos que no están en armonía con las utilidades que puede producir su reforma ni menos pueden sufragarse con la penuria que generalmente se experimenta y la escasez de crecidas contribuciones se pone poco cuidado sobre este particular que se ha mirado siempre con mayor indiferencia de la que se debiera.*

15. *Existen dos puertos de muy poco ó ningún uso que por idoneidad de razones se miran con la misma indiferencia que los aminos y principalmente porque no hay en este distrito quien se haya dedicado á tener buque de ninguna especie.*

Dios que á VS ms . as . Salas Consistoriales de la villa de Guía 26 de Mayo de 1850 (Dominguez, J.; Moreno, C. y Ginés, C. 2005:511).

⁴⁸ "Los CAMINOS son por lo general sendas estrechas que en muchos puntos se hacen peligrosas por los pasos difíciles y los barrancos que hay que cruzar... Los CAMINOS conducen á Galdar, Moya, Artenara y demás puntos principales de la isla" (Madoz, P., 1986:120-121).

⁴⁹ *Ala 14 El estado actual de las vías de comunicación es el mas deplorable puesto que varios caminos se hallan casi intransitables y aun cuando en virtud del nuevo reglamento de caminos vecinales se han hecho y pueden hacerse algunas reformas, con todo no es posible ponerlos en buen estado por la escasez de recursos que cuenta esta población. marina cuando para verificarlos es necesario grandes gastos por hallarse formados los mas de ellos sobre riscos y tan estrechos que apenas puede pasar una bestia.*

Ala 15 En esta jurisdicción hay tres que se denominan, las Nieves, Juncal y el Risco. El de las Nieves es el mejor y el mar libre de trabesias que hay en toda la parte del Norte de esta Isla por lo cual es el demas comercio con la capital y otros puntos, por esta parte sin embargo de hallarse obstruidas algunas de sus playas pues, están susceptible de mejorar y a poca costa que hay un punto donde puede hacerse un desembarcadero ó muelle con solamente cerrar el canal que hay entre dos bajos y rellenar la otra parte, hecho lo cual seria el puerto de mas seguridad de esta costa y aun el mas concurrido mediante lo poco que dista de la capital

Agaete 27 Octe de 1849 (Dominguez, J.; Moreno, C. y Ginés, C. 2005:496).

- Arucas⁵⁰:

Desde el siglo XVI Arucas se configuró como el núcleo principal de la costa norte, y fue la entidad más destacada en el camino real de Las Palmas a Guía. Precisamente, de los 5 caminos vecinales con los que cuenta esta municipalidad, este camino posee el mayor ancho, 5 metros, mientras que el tradicional camino a Firgas posee un ancho de 4 metros, y los restantes tienen algo más de 3 metros. En general, los caminos de Arucas están bien acondicionados y admiten, en la mayoría de los casos, el tráfico de carros y carretas⁵¹.

- Firgas⁵²:

Cuenta con 4 caminos, todos ellos con un ancho de poco más de 4 metros, que lo enlazan con sus diferentes pagos y con Teror, Moya y Arucas⁵³.

⁵⁰ 14. *Las vías de comunicación en esta jurisdicción se hallan en un estado regular para los transportes, á causa de las mejoras que esta Municipalidad ha practicado en ellas de algunos años á esta parte y por tanto parece que por ahora o necesitan de otras mejoras.*

15. *Existe en esta jurisdicción el Puerto que nombran del Bañadero, pero por este son pocas las épocas en que se puede desembarcar por impedirlo las olas del mar y las corrientes que casi siempre se observan por aquel parage; mas se advierte que para esta jurisdicción sería muy ventajoso utilizar un desembarcadero donde llaman la hondura por ser el punto más á propósito y que en todos tiempos se puede usar de él en razón á que el mar hace por aquella parte una encenada que hasta los barcos pueden fondear en ella libres de riesgos, y dicho desembarcadero se pondría en estado de servicio rompiendo á fuego algunas piedras cerca de la orilla del mar cuyo trabajo se pudiera ejecutar sin causar mayores gastos aprovechandose las horas de la Marea.*

Dios guarde a V.S. ms. as. Villa de Arucas y Agosto 20 de 1849 (Dominguez, J.; Moreno, C. y Ginés, C. 2005:501-502).

⁵¹ *"Los CAMINOS son locales, escabrosos y de difícil acceso, pero en buen estado"* (Madoz, P.,:1986:46).

⁵² 14 *El estado actual de comunicación es el que naturalmte seusa en el país, sin que pueda hacerce mejora alguna para otra mejor comodidad de los transportes.*

15 *En el termino Juridicional de este pueblo no hay puerto alguno por no lindar al mar por ninguna* (Dominguez, J.; Moreno, C. y Ginés, C. 2005:504).

⁵³ *"Quiero hablar de Firgas. Para llegar hay que dejar la carretera e internarse por un camino de cabras, cuyo sólo aspecto da vértigo. Construido cerca de un barranco profundo, el llamado de la virgen, que lo separa de Moya, ofrece una vegetación muy frondosa"* (Verneau, R., 1982:166)

- Teror⁵⁴:

Desde este núcleo parten cinco caminos, el más importante de los cuales es el de la Ciudad que se caracteriza por su ancho de 5 metros. Los restantes son de herradura y enlazan este núcleo con Arucas, por El Palmar, con Valleseco, por La Laguna, y con sus pagos⁵⁵.

- Valleseco⁵⁶:

Por Valleseco discurren dos caminos, el que viene desde la cumbre hasta Teror y el que por Valsendero enlaza con Moya, en las Cuevas de Acero. Estos caminos son de herradura⁵⁷.

- Moya⁵⁸:

Cuenta con 5 caminos, y el principal es el de Los Dragos, que, con 5 metros de anchura, la comunica con la costa. Este camino conserva la importancia que, finalizada la Conquista, adquirió el núcleo de Moya. Los restantes caminos, son fundamentalmente de herradura, y destacan los que comunican esta entidad con Guía por el Palmital, con Azuaje y con Los Tilos⁵⁹.

⁵⁴ A la 14. Ninguna mejora se puede advertir.

A la 15. Ningunos.

Villa de Teror Setiembre catorce de mil ochocientos cuarenta y nueve (Dominguez, J.; Moreno, C. y Ginés, C. 2005:539).

⁵⁵ "CAMINOS: El que dirige á la c. de las Palmas y cruza el puente mencionado, y los demas son comunales en un estado regular:..." (Madoz, P., 1986:216).

⁵⁶ 14. Que en las vías de comunicación no pueden hacerse mejoras para la comodidad de los trasportes.

Dios guarde á V ms. as. Valleseco Agosto 27 de 1849 (Dominguez, J.; Moreno, C. y Ginés, C. 2005:540).

⁵⁷ "CAMINOS: los principales son el que desde la c. de las Palmas conduce á Teror, y variando un tanto la direccion del E. al O. pasa por Tejada; el de Tirgas al NE. y el de Moya al N. todos en bastante mal estado:..." (Madoz, P., 1986:224).

⁵⁸ 14o, Particular. Las vías de comunicación, respecto ála oficial y particular, se recibe con bastante atraso, pudiendo remediarse con que, el veredero correista que sale desde la Villa de Galdar en los días marcados emprender su rut a pr. la de Guía, á este pueblo, seguir al de Firgas, Arucas, y veseversa desde las Palmas; y como se depocitan en la costa dehay un gran perjuicio al Servicio; y respecto álos caminos pa. la trasportacion de los frutos se estan en lo posible reparando.

15o, Particular. El unico puerto, aunque malo, es el que llaman del pagador, en la Costa de esta Jurisdiccion, no es supsetible de mejorarlo, sin embargo que por el se hacen algunas exportaciones e importaciones los días q. la mar lo permite por estar al mismo Norte.

Pueblo de Moya 12 de Octubre de 1849 (Dominguez, J.; Moreno, C. y Ginés, C. 2005:522).

⁵⁹ "Los CAMINOS todos locales y de herradura están muy descuidados... se halla SIT. en terreno áspero y quebrado con muchas cañadas, en medio de dos profundísimos barrancos;..." (Madoz, P., 1986:149)

- Telde⁶⁰:

Del municipio de Telde parten 4 caminos, uno en dirección al sur de la isla, de 5 metros de ancho, que lo enlaza con Agüimes, y tres caminos de herradura de 3 metros de anchura, que comunican con Valsequillo, El Carrizal y Media Fanega. Telde es el núcleo socioeconómico más importante del sector oriental de la isla, debido a ello, sus comunicaciones terrestres, facilitadas por la suave pendiente, se conservan en un relativo buen estado, admitiendo un importante tráfico de carretas y carruajes⁶¹.

- Ingenio⁶²:

Cuenta con 4 caminos vecinales, con un ancho de entre 3 y 4 metros, que lo enlazan con Telde y Agüimes por el camino real, y con la cumbre por la Caldera⁶³. Por lo general, los caminos son de herradura.

- Valsequillo⁶⁴:

Desde Valsequillo salen 4 caminos, que articulan las comunicaciones de la Caldera de Tenteniguada. Uno de ellos viene de Telde, y desde Tecén, pasando por la capital municipal, continúa hasta la Caldera de los Marteles en

⁶⁰ A la 14: Que el estado actual de las vías de comunicación se hallan en buen estado unas, otras regular, y otras muy malas que necesitan composición.

A la 15: Que sin embargo de que esta población no es puerto litoral por hallarse distante del mar coas de un cuarto de legua, hay varias playas y desembarcaderos con especialidad, la de Gando, Melenara y Posuelo, siendo muy ventajoso habilitar como puerto de cabotaje el de Melenara por donde con frecuencia se hace la exportación de los frutos de esta Ciudad por estas Islas y otros puntos.

Dios gde. a V.S. ms. as. Ciudad de Telde 2 de Setiembre de 1849 (Dominguez, J.; Moreno, C. y Ginés, C. 2005:537).

⁶¹ "CAMINOS: Los que se dirigen a las Palmas, Valsequillo, Ingenio, Agüimes y Tirajana son regulares, debiendo su conservación a los propietarios de esta parte de la isla, y particularmente los de las Palmas y Tirajana son los mejores, en los cuales pueden transitar carruages, apesar de estar abiertos en medio de un terreno montañoso" (Madoz, P., 1986:201).

⁶² 14. El estado actual de las vías [roto] abandonado por el terreno no ser suficiente por ello.

15. En la Jurisdicción se halla la playa de Sn. Agustín, Caleta del Burrero y Ensenada de voca de barranco, no admite mejoras ni se necesitan a causa de la cercanía del Puerto de Gando.

Dios gde. a V.S. ms. as. Ingenio Julio 25 de 1849 (Dominguez, J.; Moreno, C. y Ginés, C. 2005:515).

⁶³ Madoz sólo destaca uno de los caminos: "El CAMINO principal que da la vuelta a la mayor parte de la isla para poderse comunicar unos pueblos con otros, es de herradura y pasa por el centro de esta población" (Madoz, P., 1986:127).

⁶⁴ A la 14ª: que los estados de las vías de comunicación se hallan unas en regular estado y otras muy malas que necesitan de composición.

A la 15ª: que en esta Jurisdicción no existen ningún Puerto porque no es litoral (Dominguez, J.; Moreno, C. y Ginés, C. 2005:542).

la cumbre. Los restantes se distribuyen por la Vega y lo enlazan con San Mateo⁶⁵.

- Agüimes⁶⁶:

En los 4 caminos de Agüimes domina el ancho de poco más de 4 metros. La amplitud de los caminos se ve favorecida por las características del terreno, que no presenta obstáculos⁶⁷, por lo que pueden adoptar un ancho mayor. Destacan en este municipio los caminos que lo comunican con Tirajana por Temisas, con El Carrizal, y hacia el sur con Arinaga. Agüimes sigue siendo el núcleo estructurante de las comunicaciones del sudeste y de la entrada hacia el sur de la isla.

- Santa Lucía⁶⁸:

Comprende 4 caminos vecinales de herradura, con un ancho de unos 3 metros, que le ofrecen salida hacia Agüimes, por Temisas y Los Cuchillos, y hacia Sardina, por el camino del Barranco de Tirajana. En general, mantienen un penoso estado⁶⁹ de comunicación.

⁶⁵ "CAMINOS: hay uno llano y bien conservado que se dirige á la c. de Telde, y otro á Agüimes:..." (Madoz, P., 1986:222).

⁶⁶ 13. Que por lo quehásese a las vías de comunicacion, se hallan de limitadas por hallarse la poblacion casi en el recinto dela [roto] no siendo subseptible deninguna clase de reformas =

14. Que los puertos que existen lo es unicamente el de Arinaga áel cual si fuese posible con curriesen algunos buques, á extraer los efectos y demas frutos que se recolectan en esta banda del sur, podría darsele a estas poblaciones una estimacion muy superior por lo sumamente inopocible que és el poder trasportarlos a la Ciudad delas Palmas =

Villa de Agüimes y Agosto 29 de 1849 (Dominguez, J.; Moreno, C. y Ginés, C. 2005:498).

⁶⁷ "Los CAMINOS son todos de pueblo á pueblo, llanos los de la costa, pendientes y escabrosos los restantes;..." (Madoz, P., 1986:39).

⁶⁸ 14, Los caminos se hallan en muy mal estado y aunqe. actualmente se trabaja por repararlos, como es de suma necesidad hacer costos de consideración y la falta de fondos de este Ayuntamiento y el estado miserable del pueblo no lo permite, sus mejoramientos nunca seran estables al menos que no se proporcione recursos.

15 y 16., Respecto de puertos y ferias no hay ningunos en esta demarcacion, ni medios para proporcionar desembarcaderos.

Santa Lucia de Tirajana Octre. 14 de 1849 (Dominguez, J.; Moreno, C. y Ginés, C. 2005:533).

⁶⁹ "Para salir del cráter de Tirajana hay que internarse en senderos tan difíciles como por el que hemos penetrado. Los caminos reales que conducen a Las Palmas serpentean grandes precipicios, y lo mejor, para evitar accidentes, es confiarse a una bestia. Acostumbradas a estos senderos, avanzan con toda clase de precauciones y, en general, no se caen, porque sienten muy bien que podría costarles la vida" (Verneau, R., 1982:189); "Yo había encargado que al bajar al célebre paso de los Cuchillos me avisaran para pasarlo con mi hijo a pié, pero después de pasado me lo dijeron con aire muy satisfecho mis conductores. Podíamos haber dejado al i los huesos" (Millares, A., 1899:39).

- San Bartolomé de Tirajana⁷⁰:

Al igual que toda la parte de sotavento de la isla, San Bartolomé sufre una patente incomunicación. Los caminos son todos de herradura, muy difíciles y estrechos, de 3 metros de ancho⁷¹.

- Tejeda⁷²:

Tejeda cuenta con dos caminos de herradura, de 3 metros de ancho, que lo comunican con Artenara y San Mateo y con el Pinar de Pajonales. Como en la mayoría de los Ayuntamientos, su estado es penoso⁷³.

- La Aldea⁷⁴:

En el siglo XIX, La Aldea sigue manteniendo las deficientes vías de comunicación que la caracterizan desde épocas anteriores y que originan su manifiesto aislamiento, a pesar del predominio de los caminos de 4 metros de ancho. Este dato puede resultar contradictorio ya que, al tratarse de medias, da la sensación de que contaba con unas buenas vías, cuando la realidad apunta a lo contrario⁷⁵. Estos caminos de herradura comunicaban La Aldea con

⁷⁰ 14- *Las cosas de transporte de este distrito á otros nó pueden hacerse de otro modo q. el q. ávido desde tiempo inmemorial*

15- *Puertos- Solo hay uno en el Romeral y salinas, otro por Maspaloma y otro en el Arguineguin y el mejor de ellos para cualesquiera transporte en el del Romeral* (Dominguez, J.; Moreno, C. y Ginés, C. 2005:524).

⁷¹ "Para ir de Tejeda a Tirajana hay que escalar el terrible Roque Nublo, que no se puede hacer sino realizando un número incalculable de zig-zags. Se desciende después por pendientes muy empinadas hasta el barranco de Ayacata. Después de haber atravesado un cierto número de montañas se penetra en el cráter de Tirajana por el Paso de la Plata. Existen muy malos pasos en este pasaje. En muchos sitios las rocas son tan resbaladizas que, para aventurarse sobre ellas cuando ha llovido, hay que tener el pie muy sólido" (Verneau, R., 1982:186); "Tirajana dista de Las Palmas siete ú ocho leguas, pero este viaje era para mí tan difícil como un viaje á Europa. Para llegar al valle se necesita atravesar una parte del camino en caballos malos del país, pues la carretera concluye en los primeros contrafuertes de la cumbre, siendo ese camino peor, si cabe, que otros que cruzan la parte central y occidental de Isla..." (Millares, A., 1889:259)

⁷² *qe.en este Pueblo no hay comunicacion, pues mas vien es necesario traer de otros, alguna subsistencia por no ser suficiente lo qe. se recoleta en este; y por lo qe. hase a los licores todo viene de fuera: qe. en esta Jurisdon. no hay puerto alguno: ni tan poco de ferias: qe. es costumbre de los órnales, es ados rta. por cada día Dios gde. a VS. Pueblo de Tejeda sete. 10 de 1849* (Dominguez, J.; Moreno, C. y Ginés, C. 2005:534).

⁷³ "CAMINOS: hay 2 vecinales y de cuesta, de difícil subida, que conducen una á Artenara, y otro á Tirajana..." (Madoz, P., 1986:199).

⁷⁴ *Los puertos o fondeaderos que hay en esta Jurisdiccion son cuatro Aldea de S. Nicolas Sepe. 6, de 1849* (Dominguez, J.; Moreno, C. y Ginés, C. 2005:529).

⁷⁵ "Los CAMINOS hácia todos lados, escepto el del mar, son difíciles, formados por angostas laderillas de tierra movediza,

el Puerto, con Güigüf, con Inagua, con Mogán por Tasartico, y con Agaete y Artenara por Castañeta. La salida principal de los productos de su fértil Valle seguirá siendo el puerto⁷⁶.

- Mogán⁷⁷:

Al igual que La Aldea, Mogán aparece apartado y mal comunicado con los restantes núcleos de la isla. Sólo posee tres caminos de herradura de 3 metros de ancho, caminos que lo comunican con La Aldea por Veneguera y con el interior por la cumbre⁷⁸.

- Artenara⁷⁹:

Los caminos que se habían trazado en el municipio de Artenara son todos de herradura, con un ancho de 3 metros, y enlazan el núcleo del pueblo con sus pagos y con Tejeda⁸⁰, Acusa, Agaete y La Aldea. En general, los caminos son quebrados y peligrosos⁸¹.

poblada de pinos:...". (Madoz, P., 1986:44); "El valle de La Aldea, situado en el extremo de uno de los barrancos más grandes de la isla, recibe toda el agua que desciende del inmenso cráter de Tejeda. Mide de cinco a seis kilómetros de longitud y su terreno es muy fértil, pero a pesar de todas esas ventajas sólo tiene una escasa población. Esto se debe, por así decirlo, a que está perdido al oeste de la isla, a 65 kilómetros de Las Palmas, y a que todos los caminos que conducen a este lugar son muy difíciles de recorrer, aunque es verdad que los canarios tienen muy buenas piernas y un pie sólido. No es raro ver a un hombre de La Aldea ir a pie hasta Las Palmas en el mismo día y, a la mañana siguiente, volver a su casa sin parecer resentirse de este paseo" (Verneau, R., 1982:172).

⁷⁶ Informe sobre el comercio de Las Palmas durante el año 1896: "Debido a la falta de ferrocarriles y al estado tan penoso de las carreteras en Gran Canaria, los productos de este particular barranco (se refiere al de la Aldea de San Nicolás) pasan por Santa Cruz de Tenerife con destino a Inglaterra, habida cuenta de que resulta más cercano enviarlos por mar hasta allí (37 millas) que al puerto de Las Palmas (45 millas)" (Quintana, F., 1992:1-495).

⁷⁷ 14^a. Las vías de comunicación, es por mar y tierra como siempre a estado en huso

15. Los puertos que existen en esta Jurisdicción son 5 sin necesitar de mejoras mediante embarcarse y desembarcarse por ellos (Dominguez, J.; Moreno, C. y Ginés, C. 2005:519).

⁷⁸ "Los CAMINOS locales y de herradura están sumamente descuidados, arrancando desde este pueblo el que da la vuelta a casi toda la isla por el litoral" (Madoz, P., 1986:147).

⁷⁹ que el estado actual de las vías de comunicación, es el mismo que se a conservado desde tiempo inmemorial, y las mejoras que pueden hacerse en ellas para proporcionar la mejor comodidad y facilidad de los transportes es la exacta conservación de caminos.

que el número de puertos que existe en esta Jurisdicción no es más que uno titulado las Arenas no se consideran medios de mejorarlo por ser intrancitable y no abitar nadie en su cercanía (Dominguez, J.; Moreno, C. y Ginés, C. 2005:498).

⁸⁰ "De Artenara a Tejeda el camino se vuelve muy peligroso. hay que descender una cuesta que se extiende a lo largo de precipicios profundos. El menor paso en falso puede ser fatal" (Verneau, R., 1982:185)

⁸¹ Nos dirigimos al oeste (desde La Lechuza en San Mateo) siguiendo el camino real que conduce a Artenara y, si no nos caemos por ningún precipicio, llegaremos muy pronto a esta aldea, situada a 1.279 metros sobre el nivel del mar. De Artenara a Tejeda el camino se vuelve muy peligroso. hay que descender una cuesta que se extiende a lo largo de precipicios profundos. El menor paso en falso puede ser fatal. (Verneau, R., 1982:184-185).

En la figura V.44 detallamos, a modo de resumen, los caminos por municipios según sus anchos.

Figura V.44 Número de caminos por municipio según su ancho

Municipio	1-2	2-3	3-4	4-5	> 6	Nº de caminos	Longitud (m.)
Agaete	0	0	5	1	0	6	42252
Agüimes	0	0	0	4	0	4	9900
La Aldea	0	0	0	5	0	5	32775
Artenara	0	4	0	0	0	4	8550
Aucas	0	0	3	2	0	5	17750
Firgas	0	0	0	4	0	4	18470
Gáldar	0	0	3	3	0	6	18500
Guía	0	0	3	4	0	7	25225
Ingenio	0	0	3	1	0	4	12000
Las Palmas	0	0	0	7	0	7	18620
Mogán	0	3	0	0	0	3	30220
Moya	0	0	0	5	0	5	18050
San Bartolomé	0	0	4	0	0	4	13750
San Lorenzo	0	0	9	2	0	11	27000
San Mateo	0	0	0	4	0	4	15025
Santa Brígida	0	0	0	5	0	5	17675
Santa Lucía	0	0	4	0	0	4	10675
Tejeda	0	2	0	0	0	2	8000
Telde	0	0	3	1	0	4	23275
Teror	0	1	2	2	0	5	23375
Valsequillo	0	0	4	0	0	4	20625
Valleseco	0	0	0	2	0	2	11000
TOTAL	0	10	43	52	0	105	422712

Fuente: *Boletín Oficial de la Provincia*, 24 y 27 de abril y 1 de mayo de 1868.

En total, la isla cuenta con 105 caminos vecinales registrados oficialmente, entre los que predominan los de herradura, de entre 2 y 4 metros de ancho, mientras los carreteros, de entre 4 y 6 metros, son más escasos, localizados en su mayoría en Las Palmas. En la figura V.43 cartografiamos los caminos vecinales enumerados en el *Boletín*.

A finales del siglo XIX, como hemos comprobado por las distintas fuentes consultadas, 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 que, ya convertidas en carreteras⁸² en este

⁸² O. Stone en 1887 describe las carreteras de la isla de la siguiente forma: *Existen tres clases de carretera, llamadas de*

siglo XIX, parten desde Las Palmas 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 un camino de menor importancia hasta La Aldea y, posteriormente, hasta Mogán.

Figura V.45 Trabajando en la construcción de una carretera, Gran Canaria, 1927



primera, segunda y tercera clase. Creo que no hay ninguna de primera en el archipiélago -desde luego, en Gran Canaria no la hay-. La diferencia está en el ancho; las de segunda clase tienen diez metros de ancho y las de tercera, ocho metros. Las carreteras que van a Agaete y al Puerto de la Luz, desde Las Palmas, son de segunda clase, mientras que la que ahora recorremos y las que van a San Mateo y Teror son de tercera clase. Es curioso avanzar por estos caminos y cruzarse solamente con algunas, muy pocas, personas, ya sea a pie o a caballo. Rara vez se ve algún carruaje, excepto cerca de Las Palmas, y las carretas son totalmente desconocidas. Las ventajas de las carreteras son tan recientes que la gente no sabe aún cómo utilizarlas, y siguen viéndose los caballos de carga, completamente cargados, camino de los mercados (Stone, O., [1887] 1995:162).

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 numerosas vías, 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 éstas 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 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, que destaca por su envergadura y situación estratégica en el sector cumbrero. 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: *"Abrir un camino en la ladera que llaman Quintanilla. Comienza en el extremo de la Hacienda perteneciente á los representantes de D. Domingo Guerra, contiguo al barranquillo que nombran del Tarahal á salir al pago de los Trapiches con dirección á la*

ciudad de Las Palmas, cruzando por este pueblo y facilitando la mejor comodidad de los transeúntes que de los pueblos del Norte como son los de Guía, Galdar, Agaete y aún los que de la isla de Tenerife saltan por la primera tierra que tengan que viajar para esa ciudad y de ahí para aquellos, especialmente en la estación del invierno en que el actual camino de la Costa se pone casi intransitable por su escabrosidad, teniendo así mismo que atravesar el barranco que nombran de Tenoya, en el cual por no haber puente ni calzada por aquel punto han sido muchas las víctimas de su corriente, cuando por la inversa, abierto que sea el nuevo camino pasarán los viajeros por el hermoso puente construido pero en un punto mucho más alto; por los caminos más llanos y pasando por este pueblo que colocado en el centro de la distancia que separa á las indicadas poblaciones"⁸³

Si bien las fuentes anteriores son las más interesantes por la cantidad y calidad de los datos que aportan, es reseñable también la descripción que Madoz realiza del trazado de las comunicaciones de la isla, por lo que a continuación extraemos la acertada síntesis del esquema de la red: "*Dos son los caminos que pueden considerarse como los mas notables, el que conduce desde las Palmas al valle de la Aldea, por la banda del N., y el que desde la Aldea por la banda del S. y la costa oriental hasta la referida ciudad. Cuando al salir de la c. de las Palmas se quiere dar la vuelta á la isla por la parte del N., despues de haber pasado el barranco de Tamaraseite, se llega por ribazos escabrosos á la capilla de San José del Alamo, desde cuyo punto hay sendas mas accesibles que conducen á un valle pintoresco que domina por la parte del S. el pico de Vergara: la pequeña c. de Teror, cabeza de este distrito, contiene 3,400 hab.; su terr., fertilizado por abundantes aguas, reúne el cultivo mas variado. Saliendo de Teror se entra en el hermoso bosque de Doramas, dejando á la der. los pueblecitos de Firgas y de Arucas, y se llega á Moya despues de 3 horas de camino. El camino de este pueblo a la costa es mucho menos agradable que el del bosque de Doramas; pero conviene tomarlo para pasar el barranco de San Felipe por su embocadura, y remontar luego los cortados de la cuesta de Silva, á fin de llegar á la meseta de Galvar. Este distr. se estiende desde la puerta de Guanarteme hasta la de Sardina, y siendo su cap. el mismo Galdar, ant. residencia de los príncipes indígenas. Esta gran v., edificada al pie de una montaña volcánica, ha tomado hace algunos años un aumento considerable; su población. asciende en la actualidad á cerca de 2,000 alm.: sobre las alturas que dominan la meseta por la parte del S., se levanta Guia, la rival de Galdar, llena enteramente de orgullo por su mayor pobl., y las torrecillas de su Basílica. De Galdar á Gaeta ó Agueta, el camino sigue la costa prolongando la base de las montañas que estan unidas á la cumbre, encontrándose en Banda los puertos de Sardina,*

⁸³ Archivo Histórico Provincial de Las Palmas: Carpeta nº 24, Caminos vecinales, legajo 1, expediente nº 4. Sobre abrir un camino por Arucas y Quintanilla (7-2-1848). Sin foliar.

Juncal y las Nieves; el lugarcillo de Gaeta comunica con Artenara y Tejeda por una garganta profunda que penetra hasta el centro de la isla; á la entrada de tan estrecho valle se ve un cono de erupcion, cuyos torrentes de lava inundaron los alrededores, levantándose en medio de estos terrenos calcinados, montecillos análogos á los de la isleta; partiendo de Gaeta, las montañas flanquean la costa hasta la ald., pasando entonces sobre peñascos salientes, por senderos que apenas tienen 2 metros de largo. Desde lo alto de estas rocas escarpadas, se percibe el mar allá abajo á mas de 300 metros de profundidad, y cuando se han andado los peores pasos, se deja el litoral para subir ó remontar el barranco de Tirma, y una vez llegados á la meseta superior, se baja á la ald. por el valle de Turrei. Cuando se ha pasado la masa de rocas que circundan la ald., los flancos de la montaña presentan una série de valles prolongados, cuyos ribazos, casi verticales, aumentan á cada paso las dificultades del camino; las gargantas cortan las verticales marítimas de la punta de Collado hasta la de Taozo. Mogan es la cabeza de esta banda: al aproximarse á Puerto-Rico, las alteraciones del terreno son menos pronunciadas; las estremidades del Tauro y Roque Gordo, se elevan sobre las últimas gradas de las montañas laterales (pág. 62) no ofreciendo ya los cortados de la isla bruscas depresiones. A medida que se adelanta hácia la punta de Maspalomas, se encuentra mas la ribera, y los barrancos del Lechugal y de Arguinegüi, son los únicos obstáculos que hay que vencer. Mas abajo se encuentra el arroyo de la Gallega. El riego ha verificado la llanura que domina esta costa pantanosa, sin cuyo beneficio Maspalomas seria todavia un desierto, mas ahora estos terrenos regenerados han cambiado de aspecto, y los campos de maiz y algunas granjas, pueblan las márg. del camino que conduce á Juan Grande. En los alrededores de esta v., el pais se convierte de nuevo montañoso, y es preciso aun trepar colinas y atravesar otros barrancos para llegar al carrizal. Mas arriba de este lugarcillo hay un valle profundo, donde se encuentran otros 2 pueblecillos Agüimez y Temisas, ocupando el último la parte superior, cuya altura es de 2,108 pies. Al salir del carrizal empieza á subirse hácia la meseta de Telde, cuyo distrito recuerda por la estension de su cultivo y suavidad del clima los de la banda del N. De Telde á la c. el camino pasa cerca de la cima de Jinamar á lo largo del litoral: varios montes de escoria que se ven á la izq., parecen formar parte del mismo sistema volcánico, uniéndose al pico de Bandama. En fin, cuando se llega al salto del Castellano, una de las rocas mas escarpadas de esta costa, se descubre de nuevo la cap. y las abrasadas montañas de la isleta. Ademas de este camino principal que rodea toda la isla, hay otras varias sendas, que partiendo de la circunferencia al centro y ramificándose, ponen en comunicacion entre sí y con la cap. todos los pueblos de la Canaria" (Madoz, P., 1986:61-62).

Aparte de los datos estadísticos, son interesantes las aportaciones realizadas por los libros de viajeros que se acercaban hasta la isla; se trata, generalmente, de comentarios acerca del estado y del trazado de los mismos,

así como de la vida que giraba en torno a ellos. Destacan los relatos de Olivia Stone, de 1884, de René Verneau, de entre 1884 y 1888, Charles Edwardes de 1888, la guía de Samler Brown de 1889 y el de Charles F. Barker de 1917. Los recorridos que siguieron aquellos los reflejamos en la figura 46 en la que se observa como parte de ellos recorren casi toda la isla, además en la figura 47 reproducimos el mapa de la isla que aporta Samler Brown. En general, sus comentarios son elogiosos sobre las gentes y paisajes de las islas, no siendo así las referencias de los caminos que los acercan a ellos.

Figura V.46 Trayectos recorridos por diversos viajeros del siglo XIX

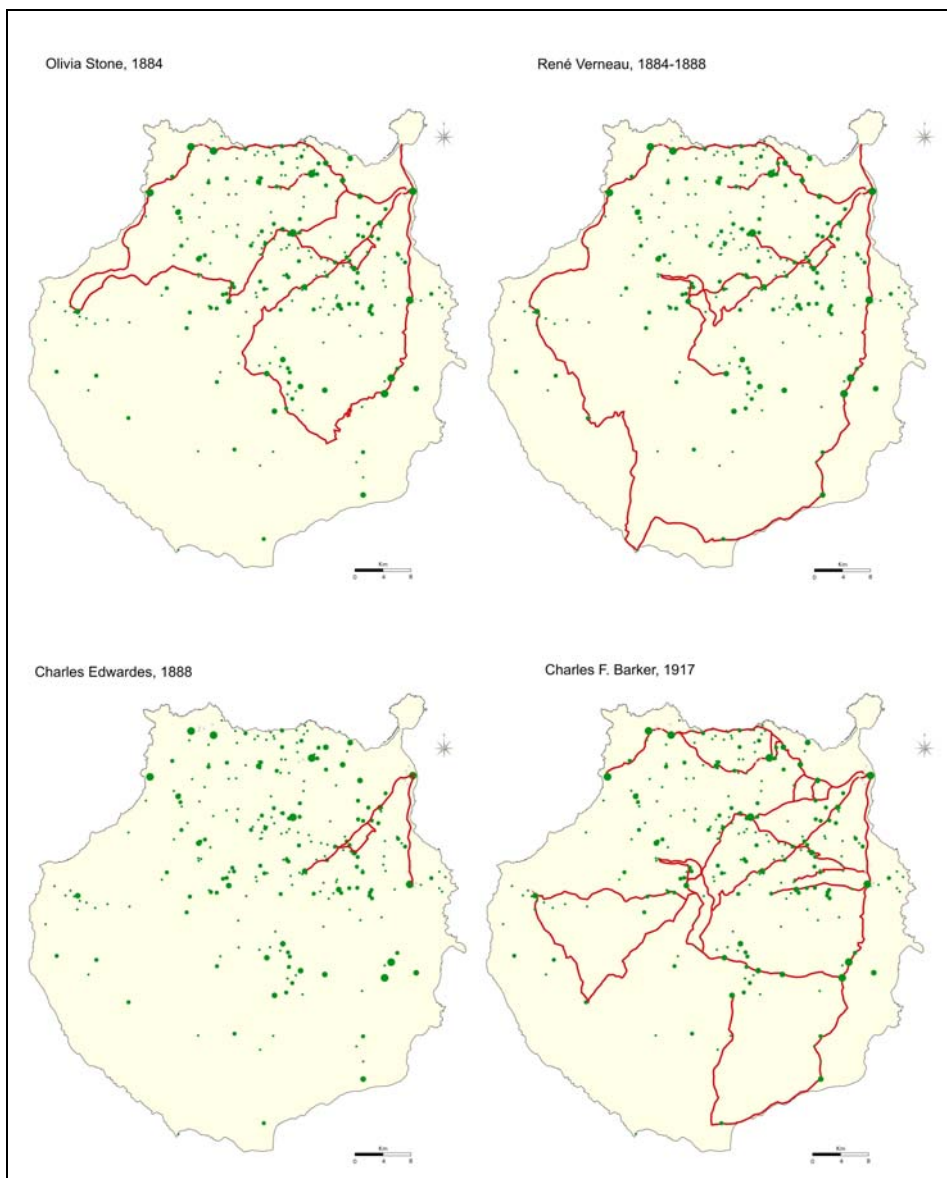
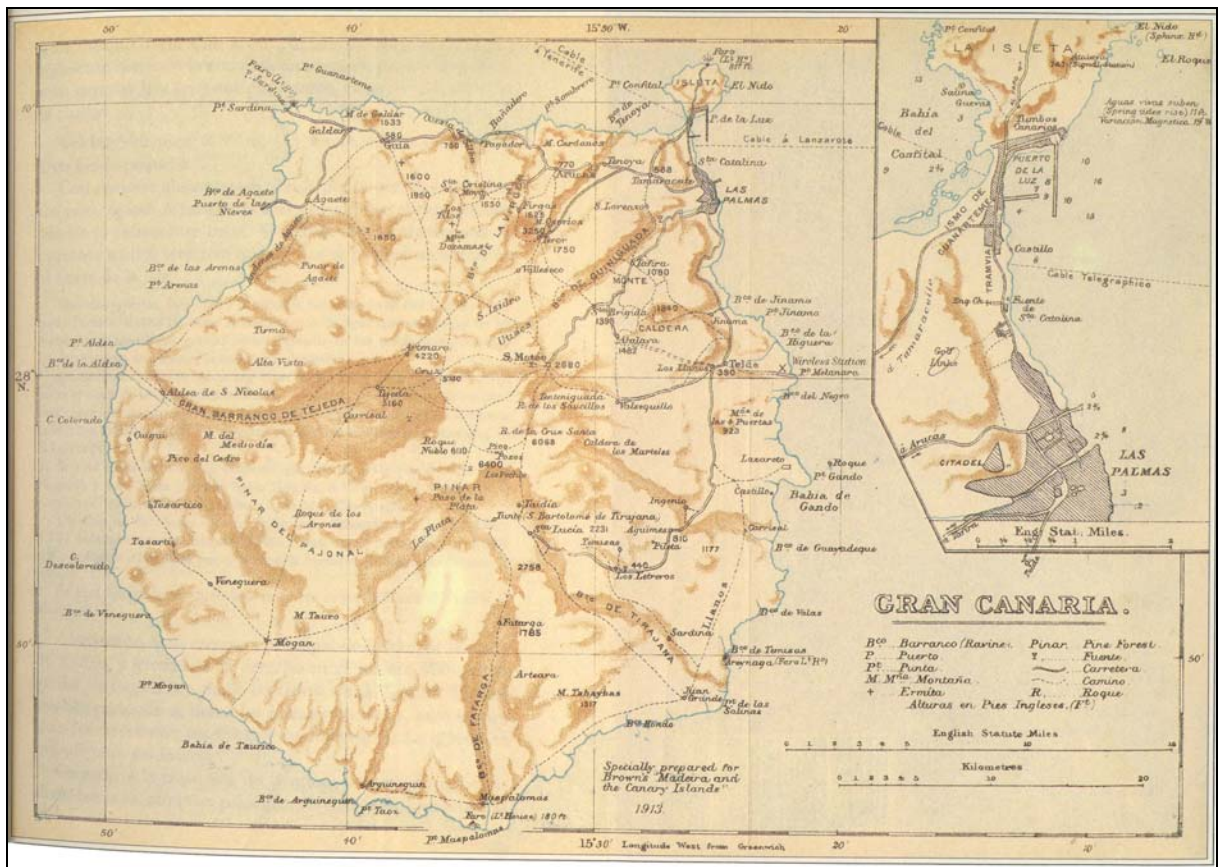


Figura V.47 Mapa de Gran Canaria reproducido en la *Guía*. de Samler Brown, 1889



En definitiva, se cuenta con un itinerario costero principal, del que parten radialmente caminos de costa a cumbre, estableciéndose comunicaciones transversales entre los núcleos que enlazan estas últimas vías, completando un sistema más denso en el norte y más abierto en el sur, característica secular que mantiene a la isla desigualmente comunicada y que refleja el modelo de poblamiento. La red de caminos y el esquema de comunicaciones terrestres del siglo XIX los representamos en la figuras V.48 y V.49.

V.2.4 La isla abierta: análisis final

El estudio de los caminos tradicionales de Gran Canaria ha sido un tema de investigación escasamente tratado. Ya hemos mencionado que nuestra publicación *Los caminos de Gran Canaria* es la única obra que directamente analiza esta cuestión y vino a cubrir, en su momento, el vacío informativo que caracterizaba a esta materia. Al igual que ocurre con el resto de las islas del Archipiélago, la mayor parte de las referencias que existen sobre la evolución de la red caminera son tangenciales.

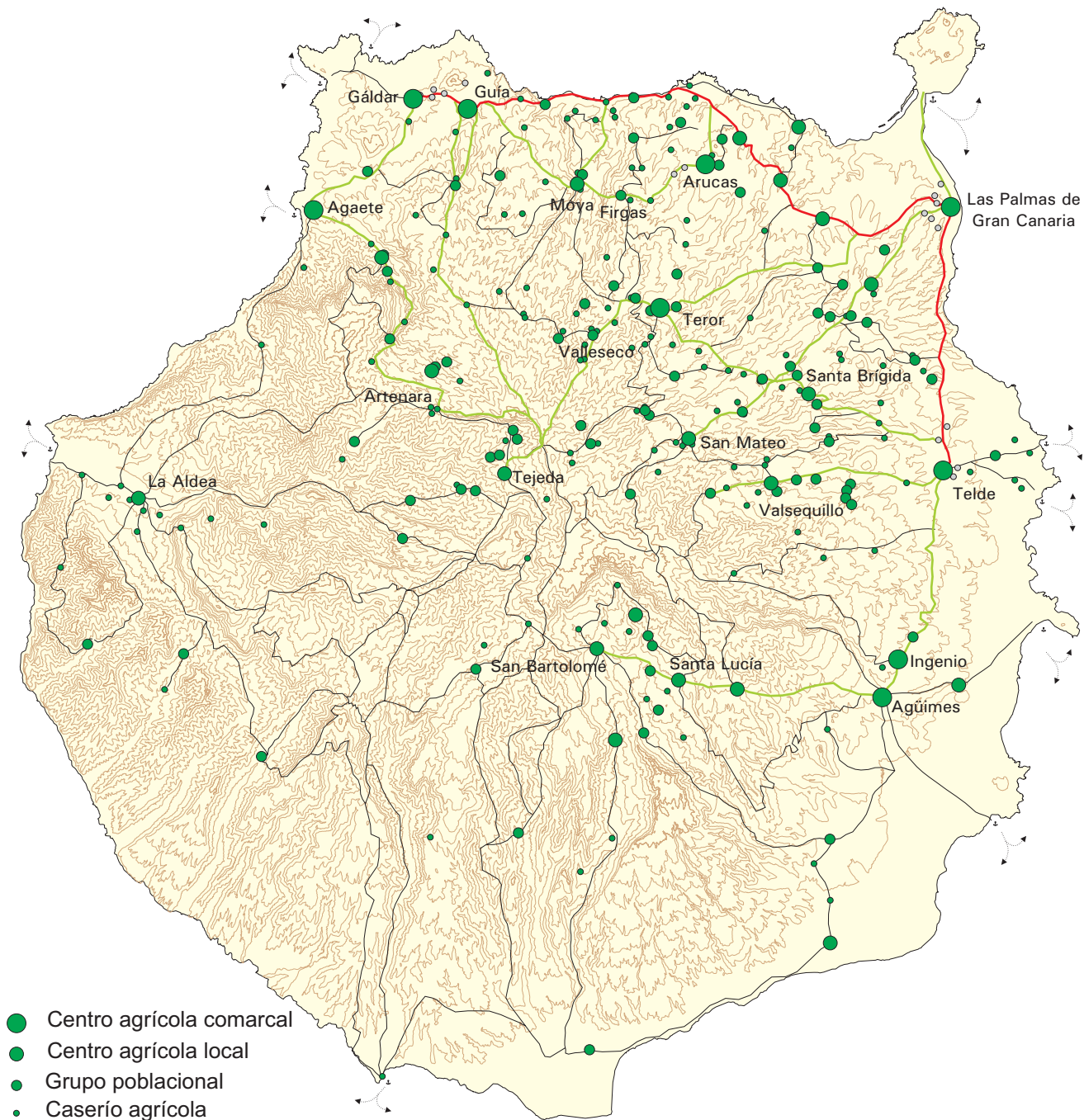
Recientemente, la nueva orientación turística de los senderos tradicionales y su valor patrimonial ha impulsado el interés por conocer las rutas a través de la publicación de guías. Sin embargo, éstas suelen aportar datos únicamente sobre el trazado y no ahondan en la interpretación de la evolución y usos de estas vías de comunicación. Es raro que, siendo las comunicaciones terrestres del pasado la base de una de las facetas más importantes de la estructura del territorio grancanario, no hayan tenido un papel más destacado en los estudios histórico-geográficos.

La red de comunicaciones terrestres de Gran Canaria no era vital para el sistema económico que se desarrolló, dado que predominaban las actividades relacionadas directamente con la exportación. De ahí que quedara condenada al olvido, agudizando las contradicciones que el sistema económico canario arrastró desde la Conquista hasta el siglo XIX.

La influencia del medio físico fue, en un principio, un factor claramente determinante -etapa preeuropea-. Después de la Conquista, en la configuración de la red, se unió en importancia a este otro factor la propia dinámica del modelo de ocupación del territorio.

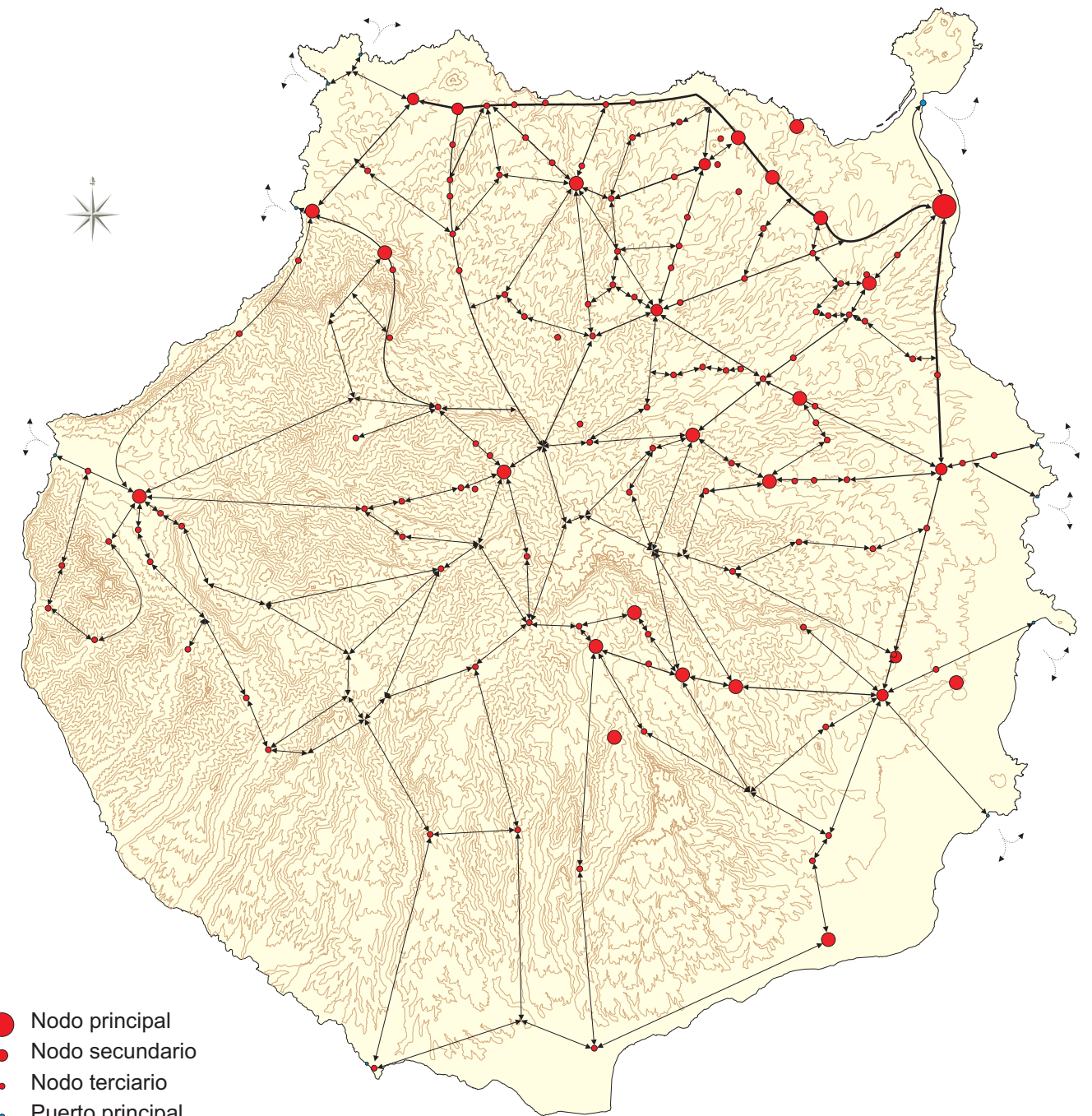
En una síntesis de las características más sobresalientes del escenario insular donde se desarrollan las actividades humanas y, en particular, el trazado de la red viaria, son relevantes: el elevado gradiente altitudinal que posee la isla, el sistema de barrancos e interfluvios y las pendientes. La estructura cupuliforme insular, que determina la aparición de una red de drenaje de disposición radial, genera un relieve caracterizado por la oposición

Figura V.48 Red de caminos de Gran Canaria en el Siglo XIX



- Centro agrícola comarcal
- Centro agrícola local
- Grupo poblacional
- Caserío agrícola
- Barrio
- Camino de primer orden
- Camino de segundo orden
- Camino de tercer orden
- Ruta marítima
- ⋈ Puerto principal
- ⋈ Pequeño embarcadero

Figura V.49 Esquema de comunicaciones terrestres de Gran Canaria en el Siglo XIX



- Nodo principal
- Nodo secundario
- Nodo terciario
- Puerto principal
- Embarcadero
- Camino de primer orden
- Camino de segundo orden
- Camino de tercer orden
- Sentido del desplazamiento
- Ruta marítima

Km
0 4 8

barranco-interfluvio, que influye de forma decisiva en la configuración de la red de comunicaciones terrestres. Básicamente, facilita las comunicaciones longitudinales, costa-cumbre, y limita las transversales, paralelas a la costa, que obligaban a continuos ascensos y descensos al cruzar los barrancos. Todo ello, junto con las fuertes pendientes, define un territorio muy compartimentado, de fuertes contrastes y de una gran diversidad de formas. La disposición radial de las cuencas hidrográficas desde su centro, en la cumbre de la isla, que actúa como gran encrucijada, favorece la penetración costa-cumbre y permite la comunicación entre cuencas vecinas a través de los llanos costeros y las degolladas interiores. Por los interfluvios alomados o en rampa, que delimitan las cuencas principales, se establece la red de caminos, uniendo también la costa y la cumbre, y conectando con el interior del barranco a través de caminos transversales.

Por último, esta red senderos terrestres, y debido a la vocación externa del sistema económico, se completa en la línea de costa con numerosos puertos, fondeaderos y surgideros, que son los puntos de salida y llegada de la red de vías marítimas. 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 valoración y el uso que dio la población grancanaria a las potencialidades del medio natural fueron fundamentales para que podamos explicarnos la distribución de la población y de los asentamientos y, en consecuencia, para el trazado de las diferentes vías de comunicación. En este sentido, la localización de los diferentes recursos constituye un factor esencial en la estructuración de la red de comunicaciones. En Gran Canaria, los 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 vinculados a las comarcas de recursos altos, la malla de caminos se densifique, mientras que en el interior y cumbres las vías sean menores y de

menos importancia. Al igual que la distribución de los recursos, la población es otra pieza vital para el análisis de la red de caminos. 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 asociado a las áreas más pobladas. Por esto, secularmente, el sector del norte insular ha estado mejor comunicado que el resto de la isla, que ha permanecido casi incomunicada.

Las sendas utilizadas por los habitantes de la isla antes de la llegada de los europeos fueron las primeras vías de comunicación. Una sociedad como aquella, caracterizada por un sistema basado en la autosuficiencia agrícola, ganadera y recolectora generó una red de comunicaciones terrestres marcada por la utilización de rutas o pasos naturales. En líneas generales, en una isla que ve condicionada su ocupación antrópica por la oposición de barrancos e interfluvios, la cuenca hidrográfica se convierte en la unidad territorial natural capaz de proporcionar los recursos y el espacio necesarios para el desarrollo de las entidades poblacionales y, al mismo tiempo, para permitir las comunicaciones costa-costa, costa-cumbre, a través de los cauces de los barrancos, consiguiendo de esta manera mantener un sistema.

En consecuencia, la red preeuropea se dibuja como un esquema de comunicaciones cerrado, dinamizado por factores de orden interno, basado en la estructuración ejercida por dos centros principales, Gáldar y Telde, que encuentran, 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, y del espacio suficiente que el sistema necesita para su mantenimiento y desarrollo. Por tanto, el entramado de senderos abarcaba casi toda la isla, adaptándose fundamentalmente a las rutas naturales de acceso, desde la costa al interior.

La dinámica endógena de desarrollo de la red de caminos se transformó de forma considerable tras la conquista de la isla. Se impuso la vocación externa del sistema de comunicaciones, a consecuencia de lo cual se incorporaron a la red terrestre las vías marítimas. El desarrollo de la isla

descansaba en sus relaciones con el exterior y, en el interior, aunque fueron reutilizados muchos de los caminos de los *canarios*, se abrieron vías nuevas y cambió sustancialmente tanto la morfología como la funcionalidad de la red, que se adaptó a un nuevo sistema de explotación territorial, propio, ahora, de una sociedad preindustrial.

La incorporación de la isla al ámbito europeo supone un cambio del modelo de poblamiento. Éste se articula en un principio en base a los repartimientos de tierras y aguas de la isla, creándose las incipientes vegas agrícolas, donde fundamentalmente se cultiva, transforma y exporta el azúcar, por tanto dichas vegas y los barrancos en "V" se convierten en zonas de cultivo y asentamiento preferentes. Además, la ciudad de Las Palmas se convierte en el punto sobre el que se rearticula toda la vida insular, la red de asentamientos y la red de comunicaciones. La capital político-administrativa se convierte en un foco de importancia único, del que parten las vías principales: los dos caminos reales, hacia Gáldar y hacia Telde. Estas dos entidades de población siguen manteniendo la importancia de la época anterior, aunque basada en su potencial agrícola. Estos caminos se convierten en los ejes principales de las comunicaciones insulares, articulando el sector más poblado de la isla, el nordeste, y desde ellos van a surgir una serie de caminos secundarios que los comunican con el interior y con el sector de montaña. Por último, cierra la red una multitud de sendas y senderos, unos reutilizados y otros de nueva factura, que comunican los caminos principales con el resto de zonas de la isla.

En un primer momento, se unen al núcleo principal los nudos de comunicación asociados al modelo de explotación azucarera. Así a Las Palmas le siguen los núcleos de Guía, Gáldar y Telde; en un tercer nivel los núcleos azucareros de Agaete, Moya, Arucas, Firgas, Agüimes, Tirajana, Santa Brígida y la entidad cerealística de Teror; en cuarto lugar Tejeda, Tenteniguada, Utiaca, Artenara y otros; La Aldea, aunque núcleo azucarero, no se comporta como un nudo de comunicación.

Los siglos XVII y XVIII suponen la primera gran expansión de la red de asentamientos, desde los pueblos que se desarrollan en el siglo anterior, sobre

todo en los sectores costeros. El nuevo poblamiento penetra hacia el interior por los cauces de los barrancos. Del mismo modo, las vías de comunicación refuerzan su protagonismo, y van a sentar las bases de la estructuración definitiva del siglo posterior. Los caminos reales 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 constituirán los primeros instrumentos de colonización del territorio, desde las zonas urbanas.

En este nuevo esquema, la red de caminos se mantiene sobre los mismos ejes históricos que estructuraron las comunicaciones en la etapa anterior. De la ciudad de Las Palmas parten los caminos más importantes y, al mismo tiempo, adquieren mayor importancia los caminos secundarios, ya que son usados en su mayoría como vías de penetración hacia las nuevas tierras del interior. En general, los cambios en la red se reconocen dentro de cada una de las comarcas naturales pues son los núcleos de aquéllas las que apoyan directamente la transformación de la red, al unir estos centros con los nuevos caseríos que se internan por los cauces de los barrancos. En definitiva, 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 caseríos. Se produce un vuelco hacia el interior de la isla, ya que los factores externos que dinamizaban el sistema de comunicaciones desaparecen.

En el siglo XIX se vuelven a producir cambios significativos. La población sigue aumentando y en cuanto al trazado de los caminos, se abren vías asociadas a los sectores de nueva ocupación. El estado de los senderos mejora algo, a causa de los nuevos medios y herramientas constructivos y de la mayor preocupación política por su mantenimiento. Los Ayuntamientos cargan con la realización de los trabajos más importantes, encontrándose con numerosas dificultades para llevar a cabo las obras de mantenimiento y apertura de nuevas vías, fundamentalmente, por las penurias económicas que padecen.

Uno de los hechos más significativos de este siglo es la aparición de las carreteras y de los nuevos medios de transporte que giran en torno a la capital y su puerto. Es precisamente la revitalización de este último la que vuelca otra vez hacia el exterior el devenir de la isla. En resumen, se cuenta con un itinerario costero principal del que parten radialmente los caminos de costa a cumbre, estableciéndose entre los núcleos que enlazan estas últimas vías comunicaciones transversales. Se completa de esta forma un sistema más denso en el norte y más abierto en el sur, característica secular que mantiene a la Isla desigualmente comunicada.

Se trata, en definitiva, de una red caminera basada en un trazado estable con una funcionalidad dinámica, centrado en la permanencia de unos ejes históricos y nudos de comunicación 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.

En consecuencia, el grado de conectividad que la red poseía en Gran Canaria presentaba importantes desequilibrios, facilitando, al igual que en casi todas las islas, el progreso del norte insular y el atraso del sur. A este déficit se sumaba el penoso estado de conservación que caracterizó el entramado viario a lo largo de todo el Antiguo Régimen. Al lamentable aspecto de los caminos contribuía no sólo un escaso desarrollo, propio del atrasado nivel de las técnicas y de los elementos constructivos de la ingeniería caminera, sino también, una legislación, gestión y financiación descuidadas.

Como botón de muestra de estas últimas apreciaciones seleccionamos estas dos referencias. La primera nos informa de la situación en 1531 y la segunda de la que caracterizaba las comunicaciones insulares tres siglos más tarde. "*El transporte se realizaba a base de carros, camellos, bestias y esclavos*" (Morales, F., 1974:25) "*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, J.M., 1997:49). Como puede apreciarse, muy pocos cambios se advierten a lo largo de tan dilatado período, el mejor resumen de cuatro siglos de comunicaciones terrestres en Gran Canaria.

V.3 El Hierro

Hasta mediados de la segunda década del siglo XX no se construyó en la isla de El Hierro la primera carretera¹. Las veredas y los caminos que siguieron sus primitivos pobladores y, posteriormente, los europeos consolidaron su trazado durante más de 500 años, prácticamente sin mejoras ni cambios.

La isla formó parte, tras su conquista en 1405 y hasta bien entrado el siglo XIX, del señorío de las Canarias occidentales. Esta institución fue incapaz de obtener unos adecuados beneficios de su apropiación. La escasez de recursos que proporcionaba el territorio insular, en virtud del escaso nivel de evolución tecnológica de la Edad Moderna y, más específicamente, en relación con las actividades más lucrativas, las de una agricultura intensiva y especulativa, fue un factor determinante para que sus propietarios desatendieran su desarrollo. Por ello, El Hierro aparece como un espacio aislado de los demás centros económicos insulares, generándose un modelo de subsistencia casi autárquico. Como destaca J.A. Galván (1997:37), *dos factores parecen caracterizar históricamente a la isla: la escasez de agua y una economía predominantemente ganadera. Es decir un problema ecológico y una estrategia adaptativa.*

Estas circunstancias determinaron una escasa evolución de la red viaria, que quedaba reducida a una intrincada malla de veredas y caminos interiores, estables a lo largo del tiempo y que, al no estar adaptados al sistema económico que se impuso en el resto del Archipiélago, se perdían en el olvido. El sistema de comunicaciones se basaba en una estructuración territorial que se fundamentaba en las mayores aptitudes de los ámbitos de medianías y cumbres de la isla, donde se desarrollaba una lucha secular entre el aprovechamiento ganadero y el agrícola, y que dejaba en una posición secundaria a los sectores costeros, que permanecieron casi aislados, hasta los años setenta del siglo XX.

Para la reconstrucción de las vías de comunicación ha sido necesario que hiciéramos un rastreo documental que, en el caso que nos ocupa, ha supuesto no pocas dificultades, ya que es insuficiente la descripción que de las mismas se

¹ El Hierro tuvo que esperar al Plan Ugarte de 1914 para que se tuviese en consideración la construcción de las primeras vías en la isla. Las obras de la carretera Puerto de La Estaca-Valverde, la primera que se construye, terminaron en 1926,

puede encontrar en los documentos históricos. La información es tanto más escasa cuanto más nos remontamos en el tiempo². Por ello, en la actualidad, la investigación histórica no ha logrado superar cierto desconocimiento acerca de las vías terrestres, a lo que contribuye, sobre todo, la parquedad y el silencio de las fuentes documentales que no testifican de forma específica la existencia de estos caminos. No en vano, y aunque suene a argumento ya muy trillado, esta isla fue prácticamente desconocida hasta hace pocos años por muchos de los propios habitantes del Archipiélago.

Entre los documentos de mayor interés para una aproximación a este particular se encuentran las *Ordenanzas* de la isla de 1705, el *Diario de viaje a la Isla de El Hierro de 1779*, de D. J. A. Urtusuástegui, y las descripciones de los viajeros que en el siglo XIX la visitaron, cuyas aportaciones nos han resultado de un enorme valor³.

V.3.1 La isla doblemente aislada. *el necesario ir y venir entre la montaña y el mar*

El Hierro es la isla que se sitúa en la posición más occidental del Archipiélago, por tanto, es la más alejada del continente africano y, es a su vez, el territorio canario más cercano a América. Sus coordenadas son las de los 27° 45' de latitud norte de su extremo meridional y los 27° 48' de latitud norte de su extremo septentrional y los 17° 54' de longitud oeste de su extremo oriental y 18° 00' de longitud oeste de su extremo occidental⁴. Esta localización la

después de doce años de colocada la primera piedra.

² Como indica M. Jiménez (2003:31) *Lo distintivo de la historia de la Villa de Santa María de Valverde -o, simplemente, La Villa, como se denomina ordinariamente en el ámbito insular- y, por extensión, la de la isla de El Hierro, en relación a su estudio y análisis durante la época del Cuatrocientos y del Quinientos, es el silencio documental.*

³ Destacan las referencias aportadas por las siguientes obras: *Tenerife y sus seis satélites* de Olivia Stone que fue publicada por primera vez en 1887; *Las Afortunadas* de Benigno Carballo Wangüemert publicada en 1990, aunque relata un viaje realizado en 1852; *Cinco años de estancia en las Islas Canarias* de René Verneau cuya primera edición es de 1891 y en la que se relata el paso del autor por la islas entre 1884 y 1889; *Las Islas Canarias. Un destino de invierno* de John Whitford publicada en 1890 y la guía *Madeira, Islas Canarias y Azores* de Alfred Samler Brown que apareció por primera vez en 1889.

⁴ La isla del El Hierro también es conocida como la Isla del Meridiano. Fue en 1724 cuando el científico Feuilleé viajó a Canarias y fijó la longitud de París con respecto al meridiano de El Hierro que se definió como meridiano 0° por el extremo más occidental de la isla, el faro de Orchilla. El paso del meridiano 0° por El Hierro había sido fijado por primera vez por el astrónomo Ptolomeo de Alejandría en el siglo II dC. y confirmado por el decreto de Luis XIII de Francia que, en 1634, ordena que como primer meridiano del mundo fuese reconocido el de la isla del Hierro. En 1884 veintiséis países decidieron la elección de Greenwich como nuevo meridiano origen.

distancia unos 61 kilómetros de La Gomera, 68 de La Palma y 118 de Tenerife, las islas más cercanas y con las que tradicionalmente más se ha comunicado. Igualmente, es la más pequeña de las siete islas, con una superficie de 269 km², lo que representa que tiene una extensión inferior a la de los municipios de San Bartolomé de Tirajana en Gran Canaria, y de La Oliva, Tuineje o Pájara en Fuerteventura⁵.

Históricamente, cuando la navegación se efectuaba a vela, su localización geográfica facilitaba el desplazamiento hasta ella desde cualquier punto del noreste y del noroeste del Atlántico, dado el componente estacional de los vientos y la dirección de las corrientes que la afectan. Sin embargo, estas facilidades de acceso se convirtieron en desventajas para el viaje de retorno, cuando se trataba de salir de la isla, porque las corrientes y los vientos eran adversos para los desplazamientos en sentido contrario. También ocurría lo mismo si se intentaba salir desde el sur, pues las calmas casi permanentes de esta parte de la isla se convertían también en un factor de limitación para la salida⁶. Por tanto, estas circunstancias contribuyeron a que viviera encerrada en sí misma.

¿Qué impresión provoca la isla al conocerla por primera vez?

Todas las descripciones que se conservan de los que visitaron El Hierro en el pasado coinciden en destacar el efecto que causa su primera visión desde el mar, la cual no es agradable, precisamente. Viera y Clavijo (1982 [1772-1778]:82)⁷ destacó que *no hay torre ni fortaleza alguna en El Hierro, porque la naturaleza ha sido el ingeniero que ha trabajado para defenderla con sus altos y ásperos riscos, sus olas y sus corrientes*. Esta visión es compartida por Abreu Galindo (1977 [1632]:83) que comenta que *es muy fragosa toda esta isla en redondo, desde la costa de la mar una legua tierra adentro, y se camina por ella con mucha dificultad y trabajo. Tiene de diámetro cinco leguas, y de circuito*

⁵ San Bartolomé de Tirajana tiene 333 km², La Oliva 356, Tuineje 276 y Pájara 384.

⁶ *En dirección suroeste, el mar queda como muerto, sin viento, por espacio de 150 millas, de modo que los navíos que entran allí, en la bonanza, casi no pueden salir* (Torriani, L., 1978 [1592]:209).

⁷ Esta naturaleza agreste de las costas herreñas es un elemento disuasorio de primer orden no sólo para la navegación amiga sino también para los piratas que frecuentaban aquellos litorales, tal como nos relata Rumeu de Armas (1991:27): *El 16 de noviembre de 1585 Drake desembarcó en la isla y el 18 quiso intentar el ascenso hacia la capital pero de un lado, El "ser muy áspera, estrecha, alta y de mucho riesgo la subida", y de otro, "averse levantado borrasca de viento" le forzaron a "embarcarse sin causar ningun daño" en la isla*.

catorce. Una legua desde la mar es de riscos y pedregales, pero, andada la legua, es tierra llana.

De hecho, no existen en sus 106 kilómetros de litoral abrigos naturales idóneos para el refugio y desembarco de los navíos⁸. La configuración estructural de la isla hace de sus costas lugares casi inaccesibles. Los fuertes escarpes que alcanzan el mar, la reducida plataforma litoral y una morfología mayoritariamente acantilada, con una casi total ausencia de playas, no sólo han contribuido a su aislamiento, sino que han convertido los sectores costeros en espacios vacíos. El rápido ascenso que realiza el terreno, a partir de su línea de costa, debido a la relación existente entre la altura máxima y su escasa extensión, convierte a la isla en la de mayor pendiente media del Archipiélago. El litoral constituye así una puerta cerrada al exterior.

Hasta hace relativamente poco tiempo, no se puede hablar de puertos, más bien se deben definir como embarcaderos los espacios habilitados para este fin. En la costa norte, los alisios, sobre todo en verano y otoño, azotan bravamente el mar, lo que dificultaba gravemente aproximarse a la isla, y cuando estas condiciones mejoraban sólo era posible acercarse a tierra por el embarcadero de Punta Grande, el llamado puerto del Golfo. Son las costas del noreste, cercanas a la capital insular, y las del mar de las calmas, en el sur, las más favorables para el desembarque. En las primeras encontramos, de norte a sur, los siguientes puntos, utilizados para fondear: Amacas, Tamaduste, La Caleta, el Puerto Nuevo o de La Estaca y Timijiraque. En las segundas, destacan La Restinga, la Bahía de Naos, la cala de Tacorón y la playa de Orchilla, que fueron las puertas de entrada para los conquistadores europeos. Al oeste, la Bahía de los Reyes es el único punto de arribada. En síntesis, unos pocos lugares aptos, entre los que sobresale el Puerto de la Estaca, el más importante de la isla, y, en menor medida, el embarcadero de Punta Grande; el resto no se utilizaba habitualmente⁹.

⁸ Madoz (1986:125) en XIX señalaba que a la isla *la rodea una especie de muralla de lava que la hace sumamente áspera, montuosa y casi inaccesible á los viajeros. Se eleva con rapidez y desde las escabrosas costas que la rodean, haciendo todos sus puertos de difícil arribada*. Todavía hoy en la costa herreña sólo sirven para el atraque de barcos los puertos de La Estaca y el de La Restinga, el resto sólo pueden ser utilizados por los pescadores.

⁹ Varela y Ulloa (1986:33v) en su *Derrotero...* de 1778 indica como nota final de la descripción de la costa de la Isla del Hierro *que en esta Isla no hay ningun barquito de descarga ni aun de pescar*. La soledad de las costas herreñas es secular

¿Y desde el aire? Si desde el nivel del mar la isla se levanta en paredes casi infranqueables, desde las alturas, como es obvio, la impresión es la opuesta. La isla cae abruptamente desde las cumbres al océano. Hemos tenido la oportunidad de sobrevolar la isla durante unas horas y a poco que nos elevemos sobre ella se divisa todo su perímetro. El mar no es sólo horizonte sino que forma parte de cualquier instantánea paisajística porque nunca se pierde de vista. Atravesar este territorio desde El Verodal, pasando por La Dehesa, proporciona una visión espectacular y, a veces, sobrecogedora, aún más si seguimos la estrecha línea que dibuja el arco cumbbrero dominado por los 1.503 metros de altura de Malpaso, hasta Valverde y el Llano de los Cangrejos. Desde las cumbres, la isla se precipita vertiginosamente hacia la costa. Impresionan por el sur las pendientes de más de veinte grados de El Julan y las volcánicas rampas que se deslizan desde El Pinar hacia La Restinga. Al norte se abre el enorme anfiteatro de El Golfo, que al noreste se cierra en paredes casi verticales en los Riscos de Tibataje y los Roques de Salmor. A la altura de Asomadas se presenta, al mismo tiempo, la curiosa perspectiva de los enormes vacíos escarpados de El Golfo, a la izquierda, y de Las Playas, a la derecha. Tras ellos, el paisaje cambia a la altura de La Tierra que Suena, en la Meseta de Nisdafe, y la cadena de volcanes de Los Lomos, que culmina el Ventejís, con sus 1.139 metros. Aquí el llano predomina. Destaca el asombroso tapiz verde que lo cubre y que respuntea kilométricos muros de piedra seca, un verdadero *bocage*, a considerable distancia de la Europa oceánica. Y por último, el Norte, casi siempre bajo las nubes, que cae hacia el mar en una carrera corta pero veloz.

El Hierro destaca, tanto desde el mar como desde el aire, por la amplitud de sus morfologías cóncavas y convexas, y por sus pendientes casi imposibles. Sobre la isla, en cambio, el caminante se transforma en observador. La mayor parte de su territorio se convierte en una espléndida atalaya, ya que los espacios se abren y lo que se ve no deja indiferente al espectador. Las siguientes líneas de la Memoria Informativa del Plan Insular de El Hierro (1995:6) explican gráficamente lo que se percibe al transitar por la isla: *es precisamente esa configuración la que dificulta y prolonga los recorridos a lo largo y ancho de la*

hasta bien entrado el siglo XX.

Isla. Carreteras y caminos serpenteantes ascienden y descienden sin descanso, haciendo que la relación entre espacio y tiempo sea diferente en El Hierro, al transitar entre sus partes altas y bajas. El necesario ir y venir entre el mar y la montaña se hace a través de una lenta e impresionante sucesión de paisajes que extienden las distancias entre las concavidades que conforman el territorio insular. Los herreños añoran "romper" con la obra humana ese sino de "ir y venir" subiendo y descendiendo, mediante un túnel que conecte la concavidad Este con el Norte, perforando el eje NE de los tres que conforman la "Y" estructural de la Isla. Titánica respuesta humana a la colosal naturaleza del edificio de la Isla¹⁰.

En resumen, El Hierro es un territorio *en el que convergen un conjunto de circunstancias (posición geográfica, configuración costera y régimen de vientos) que la convierten doblemente en isla* (Jiménez, M. C., 1993:26), por tanto, una isla que, a falta de medios tecnológicamente avanzados, atrapa a sus gentes.

La relación que hay entre la superficie y la altura de la isla hace que ésta se perciba como una pirámide truncada. Como se observa en la figura V.50 predominan las grandes pendientes y los llanos sólo suponen un 17% del tamaño total. Esta configuración dificulta la creación de caminos carreteros y facilita la proliferación de caminos de herradura.

Figura V.50 Intervalos de pendiente

Grados	Km ²	%
0-3	11,7	4,3
3-6	34,3	12,8
6-12	85,9	31,9
12-24	86,0	32,0
24-36	39,7	14,8
36-48	9,8	3,6
> 48	1,6	0,6
Total	269,0	100,0

Fuente: *Gran Atlas Temático de Canarias*, 2000:53.

¹⁰ Esa vieja aspiración herreña ya se ha hecho realidad desde el 25 de agosto de 2003. Los cerca de sesenta minutos que se tardaba en recorrer los 33 kilómetros que separan, por la carretera de la Cumbre los cascos de Valverde y Frontera, quedaron reducidos a 17 con la inauguración de la nueva vía por Los Roquillos hasta Las Puntas. A través de un moderno

Los cinco perfiles que se aportan, figura V.51, ponen de manifiesto la comentada escasez de espacios llanos, mientras que los fuertes escarpes y laderas de gran pendiente dibujan una isla muy montañosa como destaca la figura V.52. Sólo el 21,7% de su territorio está por debajo de los 200 metros de altura.

Figura V.52 Intervalos de altitud

Metros	Km ²	%
0-100	33,4	12,4
100-200	25,0	9,3
200-500	82,8	30,8
500-1.000	88,2	32,8
1.000-1.500	39,7	14,8
Total	269,0	100,0

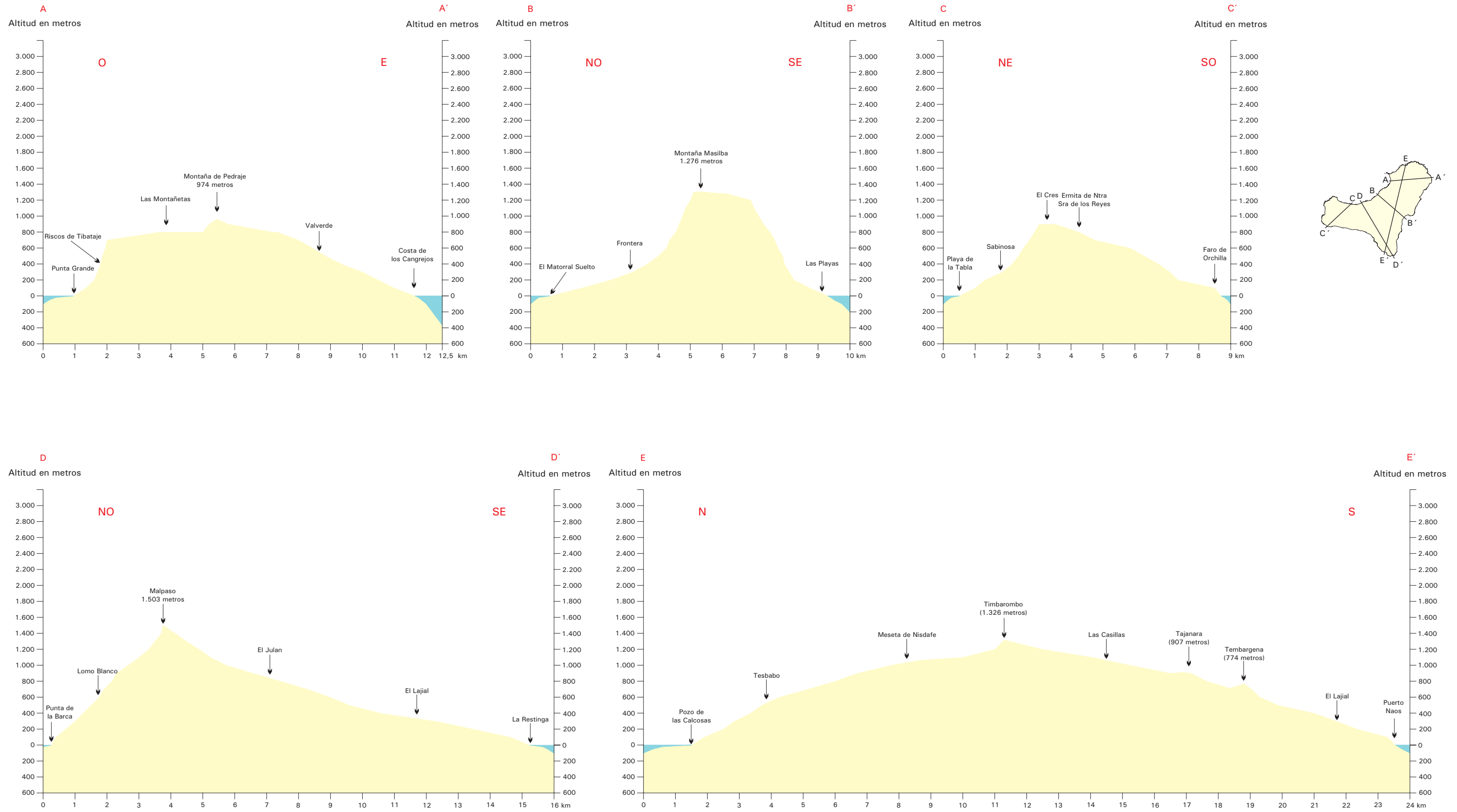
Fuente: *Gran Atlas Temático de Canarias*, 2000:54.

El Hierro es geológicamente muy joven, apenas tiene una antigüedad de unos 750.000 años. En ese espacio temporal creció rápidamente, a base de la superposición de conos y coladas volcánicas. La acumulación de una gran cantidad de materiales en una superficie tan reducida provocó, al mismo tiempo, una gran inestabilidad, que terminó produciendo enormes deslizamientos de materiales, primero en El Julan y en Las Playas, y desde hace unos 15.000 años por su flanco nor-noroeste, lo que originó el gran anfiteatro de El Golfo. Además, los procesos erosivos, paralelos a los constructivos, no han sido capaces de crear formas de gran tamaño, apenas si hay barrancos y, cuando aparecen, tendrían la consideración de barranqueras en las demás islas del Archipiélago. Sólo en el noreste, en los alrededores de la capital, la red hidrográfica está más jerarquizada.

El origen reciente de la isla condiciona además el escaso desarrollo de los suelos, que son predominantemente pedregosos y poco profundos, y que, al descansar sobre materiales sin alterar, contribuyen a que la erosión descubra con facilidad la roca madre en gran parte de su superficie. Los mejores suelos se

túnel de 2 kilómetros de longitud se salva uno los *riscos* que fue siempre un obstáculo muy peligroso a la entrada al valle

Figura V.51. Perfiles

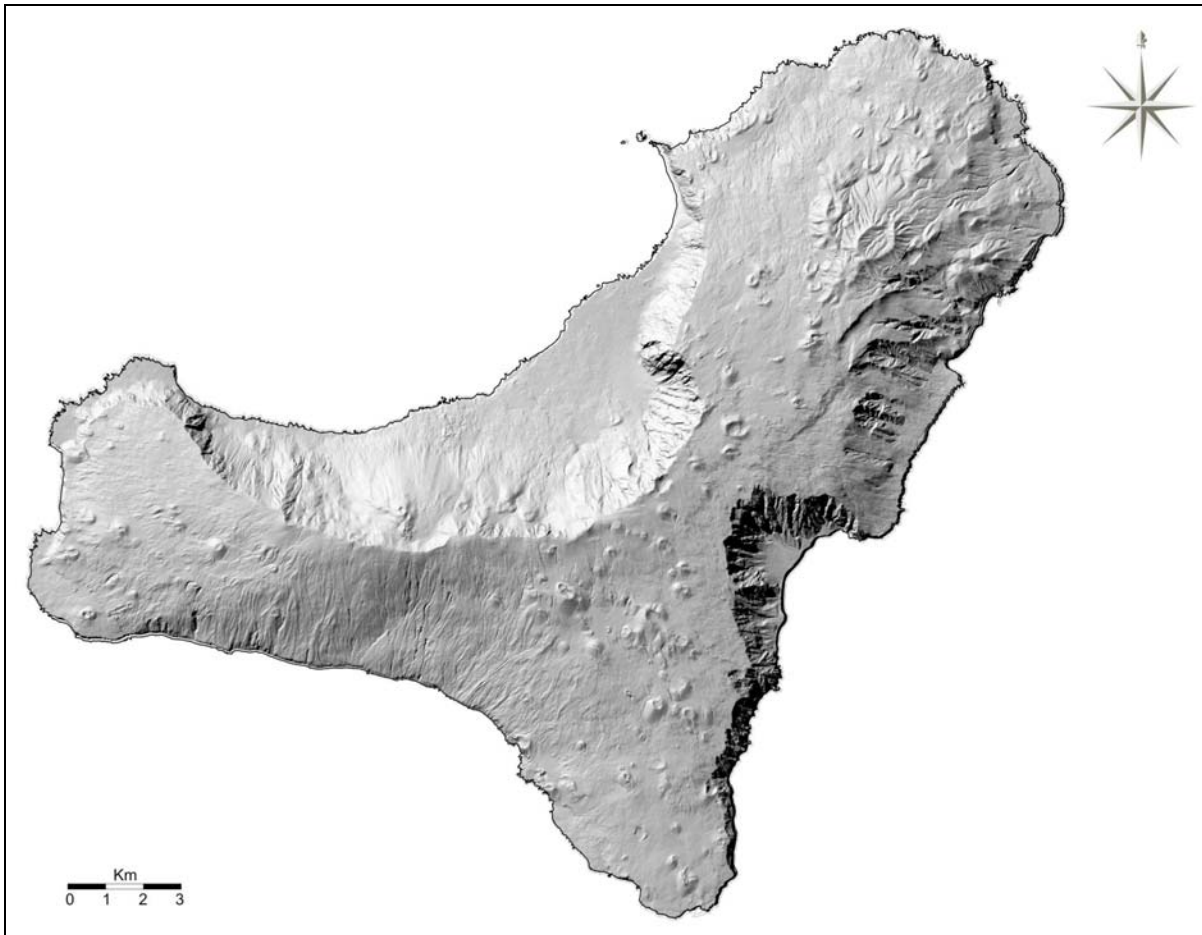


desarrollan en el sector nordeste y en la meseta de Nisdafe, coincidiendo con las áreas que disponían de un mayor aporte de recursos hídricos. En definitiva, los paisajes volcánicos se presentan recién pintados; conos, coladas y picones hacen del territorio herreño un laboratorio ideal para el análisis de este tipo de estructuras. Todo ello hace que la isla se muestre abrupta y con formas de gran vigor y dureza, difíciles de domesticar por sus habitantes.

El modelo de sombras, figura V.53, dibuja una isla con una estructura triangular debida a la convergencia de tres edificios lineales que entran en contacto en el sector central insular, determinando la aparición de un relieve caracterizado por la oposición ladera-escarpe-llano, que influye en la configuración de la red de comunicaciones terrestres. Destacan cuatro grandes unidades en las que se mezclan en un juego de grandes alturas los espacios cóncavos y los convexos. Las partes que conforman el entramado insular son: El Golfo, Las Playas, El Julan y el Vértice Nororiental. Junto a ellas, una multitud de pequeñas montañas, de conos volcánicos con sus coladas y de mantos de picones salpican las vertientes, diseñando un escenario singular que denota la juventud geológica de la isla. Esta configuración facilita las comunicaciones paralelas a las cotas de medianías y cumbres, y limita por un lado, las paralelas a una costa muy escarpada y, por otro, las longitudinales costa-cumbre. Todo ello, junto con las fuertes pendientes, define un territorio muy compartimentado, de grandes contrastes y de una gran diversidad de formas, concretadas bien por la actividad volcánica constructiva o por la acción de los procesos erosivos. Se dibuja, por tanto, un esquema que diferencia dos comportamientos, uno anular en el norte y otro longitudinal en el sur y oeste, zonas en las que la meseta central y las cumbres funcionan como encrucijadas.

de El Golfo. Este proyecto es el más importante de los ejecutados en la red viaria herreña en toda su historia.

Figura V.53. Modelo digital del relieve de la isla de El Hierro



A este escenario físico se le unen unas determinadas condiciones climáticas que son las responsables de la mayor o menor disponibilidad de recursos. El Hierro, al igual que sucede en el resto de las islas occidentales, se caracteriza climáticamente por los fuertes contrastes. La abrupta orografía y su orientación respecto a los alisios provocan unas condiciones climatológicas caracterizadas por la doble oposición norte-sur y costa-cumbre. Los fuertes vientos del nordeste humedecen y suavizan las vertientes orientadas de este y oeste, y, obviamente, el noreste, que está casi permanentemente cubierto por el mar de nubes. Al oeste de Valverde se sitúa la línea de condensación, que luego se orienta en dirección este-oeste, y queda limitada hacia el sur por la línea de cumbre. En esta franja, hacia la cota de los 1.000 metros, aproximadamente, se desborda el mar de nubes hacia la vertiente meridional, llevando un ambiente

húmedo hacia ese sector, lo que favorece notablemente la aparición y desarrollo de los pastos. Sin embargo, las zonas abrigadas del alisio tienen un clima más cálido.

Figura V.54. Pastos de Nisdafe



En su conjunto, la isla registra temperaturas suaves, con escasa amplitud térmica, que quedan modificadas por la altitud. Las zonas costeras, beneficiadas por la influencia del océano, registran temperaturas medias cálidas que oscilan entre los 18 y 21 °C, mientras que las tierras altas del interior, fuera del área de influencia marítima, ofrecen temperaturas inferiores, entre los 12 y los 14 °C, pero suavizadas por los vientos alisios que las dominan.

En cuanto al régimen de precipitaciones, llueve mucho menos en las franjas costeras con exposición oeste, en torno a los 200 milímetros al año. En las laderas del suroeste, las precipitaciones se sitúan próximas a los 500 milímetros, en la cumbre, y a los 200 milímetros en la costa. En la Meseta de

Nisdafe, en las cumbres orientadas al noreste y en la franja comprendida entre los 500 y 1.000 metros de la vertiente este y norte de la isla, se registran los totales más elevados de precipitación directa, entre los 600 y 900 milímetros al año.

Figura V.55. Nieblas en el cantil de El Golfo junto al camino de Jinama



Las características pluviométricas mencionadas nos permiten concluir que el problema de la falta de agua parece estar relacionado con la escasez de precipitaciones, sino con su estructura geológica, que favorece la rápida absorción del agua de lluvia, que impide la formación de cursos de agua permanentes y vuelve imposible su captación por el subsuelo, lo que tan sólo facilita su aprovechamiento mediante galerías o pozos.

En el panorama descrito se producen ciertas excepciones. Nos referimos a la mayor disponibilidad de recursos del noreste insular, área en la que se concentran ciertos espacios llanos, unos mejores suelos y, sobre todo, agua, lo que condicionó, históricamente, la localización de la mayor parte de los

asentamientos en este sector insular. Frente a este espacio, las costas y el sur, desarrollaron un escaso poblamiento, en íntima asociación con la menor aptitud agrícola. La disponibilidad de recursos y el poblamiento, indiscutiblemente asociados, los analizaremos más detenidamente en el marco de los periodos temporales que nos sirven para explicar el desarrollo de la red de comunicaciones.

V.3.2 El modelo de comunicaciones terrestres de El Hierro: bordeando la autarquía

En líneas generales se puede afirmar que en El Hierro las comunicaciones se desarrollaron para unir los núcleos de población con las áreas de recursos de que ésta dispone. Además, ha influido poderosamente la orografía, que ha facilitado la circulación en altura, por las medianías y cumbres, y ha imposibilitado la circunvalación costera. Se dibuja, en consecuencia, un esquema viario que manifiesta una descompensación evidente sobre la superficie insular adoptando la red una morfología de isla en dorsal.

Valverde¹¹ aparece como centro de todas las comunicaciones y, a partir de este nodo, se traza un anillo simple que une la capital y El Golfo pasando en dirección suroeste por Tiñor, Nisdafe, Risco de Jinama, El Golfo, Las Puntas, Riscos de Tibataje, La Peña, los caseríos del norte y vuelta a la Villa. A esta vía circular se unen tres ejes secundarios. Por un lado, un camino que parte hacia San Andrés y comunica la meseta con El Pinar al sur. En El Golfo, otro que une los caseríos de Frontera, Tigaday, Los Llanillos y Sabinosa y, en tercer lugar, una vía que comunica la meseta con el brazo oeste de la isla, también por las cumbres. El Julan y La Dehesa aparecen como grandes vacíos sólo atravesados por las veredas de los ganados, pues se trataba del reservorio de los pastos y el monte. Esta red se apoya en caminos o, en muchos casos, veredas, que unen las comarcas con sus embarcaderos. En cualquier caso éstos, a excepción del camino de la Villa al Puerto de La Estaca, tienen escasa importancia, ya que el

¹¹ Valverde siempre será la capital insular y único municipio hasta 1920 en que se divide en dos, creándose el municipio de Frontera.

esquema de comunicaciones se desarrolla hacia el interior, siendo nulo el cabotaje intransular y escaso el interinsular. Con pequeños cambios, más de intensidad que de trazado, este esquema se fue consolidando desde la conquista hasta prácticamente la actualidad.

V.3.3 El proceso de construcción de las vías de comunicación herreñas

V.3.3.1 La apertura de los primeros caminos: los bimbaches y sus ganados

En cada ecosistema, el grupo humano que lo ocupa, lo aprovecha y lo transforma, se enfrenta con un proceso de adaptación. En este proceso intervienen varios factores: los recursos naturales de esa zona geográfica, el número de personas de ese grupo, la cultura material (instrumentos y tecnología), y la cultura no material (costumbres, ideas y creencias) que poseen. El ámbito insular limita el espacio y, por tanto, también su aprovechamiento. No se sabe a ciencia cierta cuál sería la población de la isla en los momentos anteriores o al inicio de la conquista, aunque sí se admite que era escasa¹². Los recursos eran exiguos para el mantenimiento de elevados contingentes poblacionales. Por otra parte, la población preeuropea fue sometida a *razzias* que hicieron que los herreños fueran capturados frecuentemente como esclavos¹³.

Al igual que los pobladores de las demás islas, los bimbaches se asentaron en el territorio en función de la distribución de las potencialidades del medio para su sustento. Su desarrollo tecnológico fue muy limitado, por lo que la capacidad de transformación del espacio con nuevos usos fue escasa. El modelo de poblamiento preeuropeo, identificado como el de una sociedad agroganadera neolítica, se orientó, fundamentalmente, hacia la ganadería, a causa de los

¹² J.F. Navarro y M.C. Arco (1987:16) estiman que no debía superar el medio millar y D. Darias (1980:201) sitúa la población del siglo XV en torno a las 400 almas.

¹³ En *Le Canarien* El Hierro aparece como *una isla muy hermosa que mide siete leguas de largo por cinco de ancho, tiene forma de cuarto creciente y es muy escarpada, pues en ella no hay buen puerto ni buena entrada. Ha sido reconocida por el citado señor y por otros, ya que Gadifer estuvo en ella durante mucho tiempo. Solía tener mucha población, pero en múltiples ocasiones ha sido apresada y conducida al cautiverio en tierras extrañas, y actualmente hay poca gente. El país es alto y bastante llano, cubierto de grandes arboledas de pinos y laureles que producen bayas de un grosor y un tamaño prodigiosos; las tierras son buenas para los cereales, las vides y todo tipo de cultivo* (Pico, B.; Aznar, E. y Corbella, D., 2003 [1402-1408]:331).

condicionantes físicos, climáticos y tecnológicos ya comentados¹⁴. La dedicación ganadera propició una notable *inversión de tiempo, un complejo sistema de explotación, y un importante condicionante en los modos de vida y movilidad de la población. De un lado, la diaria necesidad de pastos y agua; de otro, el traslado de los rebaños a las zonas donde estos florecían* (Jiménez, M. C., 1993:72).

Los bimbaches abrieron y diseñaron las primeras sendas del territorio insular. Éstas fueron las líneas guía sobre las que evolucionaron los caminos que se siguieron a partir de la conquista de la isla, entre 1445 y 1450, y que perduraron hasta mediados del siglo XX. Los primeros habitantes siguieron las rutas naturales. Aprovecharon las oportunidades de desplazamiento que ofrecían la orografía, las condiciones climáticas y la vegetación y, por ello, fueron los primeros en optimizar la utilización del espacio.

La isla es pequeña y fácilmente abarcable. No es de extrañar, que tras el periodo de reconocimiento y adaptación a la geografía insular, una densa malla de veredas se desarrollara por toda su superficie. Estas sendas se adaptaron al paso de las personas y de los animales, fundamentalmente, de las cabras, ovejas y cerdos, lo que determinó que fueran estrechas y sin apenas obras de acondicionamiento. Es imposible reconstruir con exactitud las vías que diseñaron dichos pobladores, porque la reutilización y la falta de referencias a estos pasos naturales hacen inviable esta tarea. Sin embargo, la escasez de datos no nos impide reflexionar sobre las posibles rutas, ya que se puede proceder analizando los condicionantes que el medio imponía al establecimiento de la red de senderos y, en segundo lugar, el modelo de poblamiento de dicha sociedad.

La isla está *poblada de mucha arboleda, como son pinos, brezos, sabinas, palos blancos, laureles, adernos, barbuzanos, acebiños, mocanes, escobones, retamas y algunas palmas. No produce esta tierra dragos* (Abreu Galindo Fr. J. de 1977 [1632]:83). En este escenario, el espacio apto para su aprovechamiento quedó limitado, básicamente, al monteverde, en las medianías del noreste, a las cumbres, a la plataforma costera de El Golfo y a las laderas del

¹⁴ Como señala M.C. Jiménez (1993:71) *la capacidad de respuesta de estos hombres y los medios que les proporcionaba la isla, condujeron a una economía basada, fundamentalmente en la ganadería; reforzada de forma importante por los*

sur y oeste, que se convirtieron en las unidades territoriales que proporcionaban los recursos y el espacio necesarios para el desarrollo de las entidades poblacionales. El bosque denso de laurisilva y fayal-brezal era un lugar vacío e inhóspito y sólo se penetraba en él en busca de agua, de maderas, o por necesidades logísticas, para evitar rodeos. Los pocos kilómetros de costa que favorecían el aprovechamiento de los recursos marinos eran utilizados de forma esporádica, ya que los ataques piráticos aconsejaban el asentamiento en el interior. En cambio, el espacio donde se desarrollan los pinares, los bosques termófilos y los cardonales-tabaibales favorecían la localización de los enclaves y el mantenimiento de un sistema basado en la autosuficiencia ganadera y, en menor medida, agrícola¹⁵.

La configuración del hábitat, en íntima correspondencia con las peculiaridades indicadas, fue la de su dispersión por toda la isla, con un modelo de asentamientos permanentes en la medianía y de ocupación ocasional en la costa y cumbres. Como viviendas *era usual el aprovechamiento de las cuevas naturales que presentaban amplitud, abiertas al abrigo del viento y mejor beneficiadas por los rayos solares. No obstante, debemos recordar que las formaciones con estas características no son tan frecuentes en El Hierro, donde por el contrario, abundan galerías subterráneas de gran alcance* (Jiménez, M. C., 1993:75). La falta de cuevas naturales adecuadas se suplía con la construcción de toscas construcciones con estructura de madera y paredes de piedra a modo de cabañas ligeras (Jiménez, M. C., 1993:76).

La importancia de la localización de los recursos hídricos, es decir, del agua que daba de beber a la tierra, a los hombres y a sus ganados, favoreció la ubicación de los focos poblacionales de mayor entidad. Amoco, topónimo preeuropeo de la actual Valverde, Las Montañetas-Aguadara y Asofa, formaban la comarca que se corresponde con San Andrés-La Albarrada y alrededores, y concentraron a la mayor parte de la población en los límites del bosque y en las cotas donde las precipitaciones eran más abundantes. El resto de la isla fue

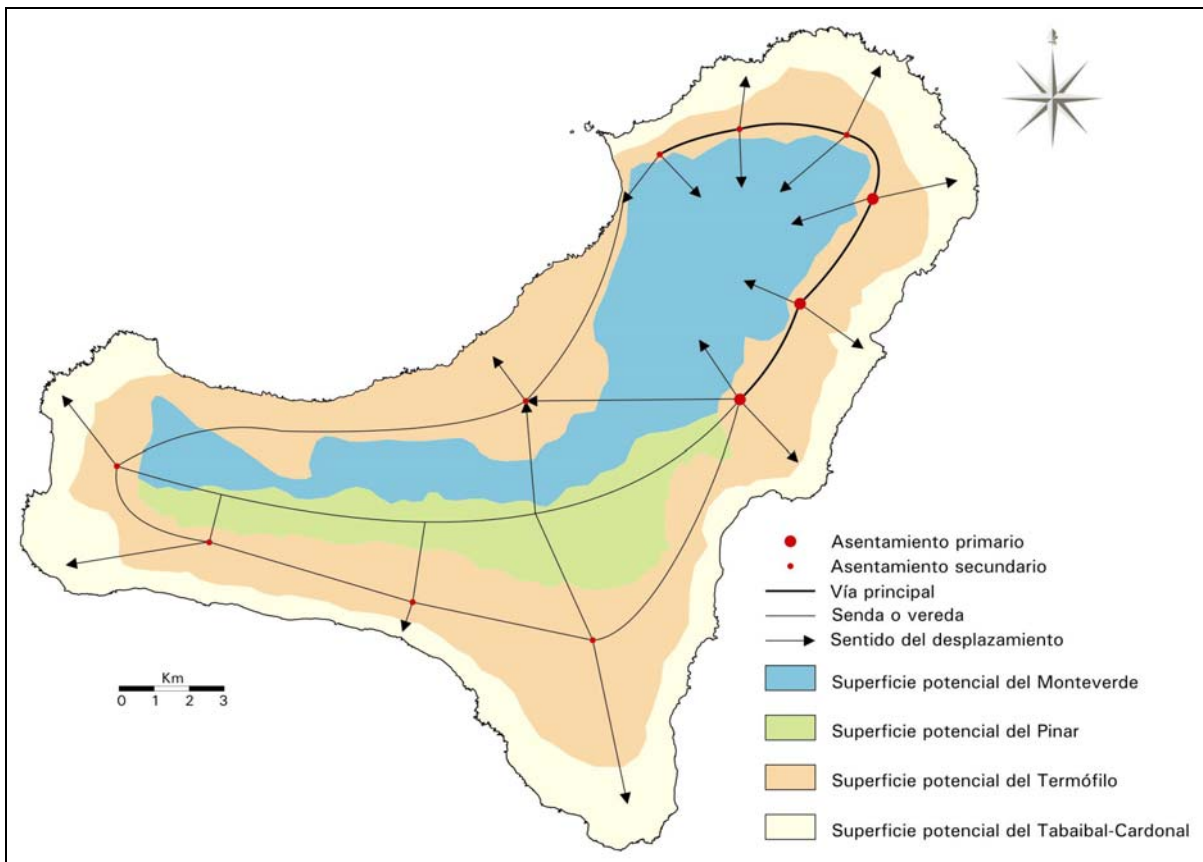
productos de la caza, la pesca y la recolección.

¹⁵ *Las mejores cotas de pastoreo fueron la zona media y la costera. Dentro de estas, las tierras que quedaban comprendidas entre el NE-S-NW; poseedoras de un clima más benigno y de una mayor capacidad y comodidad para sustentar a la población humana y sus ganados* (Jiménez, M. C., 1993:73-74).

ocupado también, pero con una presión poblacional menor. Consideramos, por tanto, como se observa en el esquema de comunicaciones de la sociedad preeuropea, figura V.56, que el trazado de las comunicaciones se basaba en las rutas practicadas alrededor del anillo del monte verde, entre las medianías y las cumbres del sur, en función de los desplazamientos vinculados principalmente a la dedicación ganadera. Si desarrollamos un modelo esquemático de las rutas naturales en función de la orografía y de la disponibilidad de recursos, la malla insular resultante se caracteriza por la desigualdad de la red caminera. Al ser una isla pequeña es fácilmente abarcable desde cualquier punto del territorio, aunque los inconvenientes que imponían el relieve y la falta de agua, para hombres y ganado, resultaban determinantes para que la red, compleja en sendas y veredas, dejara muchos espacios en situación marginal, faltos de contacto.

Frente a los vacíos que se extendían al oeste y al sur, el noreste se convirtió en el polígono de mayor densidad poblacional. En torno a los asentamientos primarios de Amoco, Aguadara y La Albarrada, se establecería una vía que debía ser la más transitada. En este cuadrante se concentró una mayor actividad y, por tanto, también la mayor parte de los desplazamientos, sobre todo, los de corto recorrido. La ganadería se complementaba con una escasa actividad agrícola y con una explotación mayor de los recursos hídricos y del bosque. En los vacíos, la supuesta red de asentamientos quedaba subordinada a las necesidades de un pastoreo episódico, lo que determinaba su escasa entidad y su carácter temporal. El acceso a las zonas bajas de la isla también generaba un movimiento de descenso y ascenso relacionado con el marisqueo y la pesca, actividades que no deben considerarse marginales, ya que resultaban de importancia como complemento a la alimentación. De esta forma, el modelo de comunicaciones global era de gran amplitud territorial pero de baja intensidad, lo que va a marcar el devenir de los caminos en los siglos posteriores.

Figura V.56 Esquema de comunicaciones de la sociedad preeuropea



3.3.3.2 Del siglo XV al XVIII

La fase inicial de conquista y colonización de la isla la llevan a cabo nobles europeos, franceses como Jean de Bethencourt o castellanos como Fernán Peraza, que se ponen al servicio de los reyes de Castilla y afrontan la conquista como una empresa particular. Obtienen derechos señoriales o feudales sobre las tierras y los pueblos conquistados. Estos derechos tienen un carácter hereditario y condicionan las formas de explotación económica y el control social y político de la isla hasta bien entrado el siglo XIX.

Desde su conquista hasta la abolición de los señoríos, El Hierro formaba parte del Condado de La Gomera. Tras la incorporación de la isla al ámbito europeo, al contrario que en el resto del Archipiélago, no se produjo un cambio radical del modelo de poblamiento. El proceso de colonización, más que por la

acción de factores exógenos, vino dado por la propia actividad ganadera, que ya había articulado el territorio en la etapa anterior¹⁶. La población aumentó ligeramente sobre los núcleos principales ya existentes y se siguieron manteniendo muchos sectores de la isla poco poblados. El trazado de la red de comunicaciones terrestres se mantuvo, aunque la introducción de una nueva cultura, tecnológicamente superior, modificó el signo de la intervención en el medio, transformándolo, añadiendo nuevos medios de transporte (animales de carga o tiro) y favoreciendo las obras de mantenimiento en los trazados existentes, que fueron reutilizados y modificados en función de las nuevas exigencias. Sin embargo, no se abrieron, por lo general, nuevas vías y la situación descrita se mantuvo inalterable hasta finales del siglo XVI y principios del XVII, cuando se produjeron algunos cambios en estas circunstancias.

Jean de Bethencourt llegó a la isla por la Bahía de Naos entre los años 1404-05 y tomó posesión de ella apenas sin oposición. Ahora bien, como señalan algunos autores, *hay que tener en cuenta, en primer lugar, que la llegada de los normandos a El Hierro a comienzos del siglo XV constituyó una conquista más nominal que real, ya que no se tradujo en un asentamiento efectivo de los recién llegados ni se produjo un reparto de tierras, sino que se trataba de una comunidad integrada por unos pocos hombres que, además de asegurar su presencia simbólica en la isla, facilitaban la obtención y embarque de los recursos que interesaban comercialmente, de modo preferente, la orchilla y los esclavos. Esta primera presencia europea -por su carácter exiguo y débil- en muy poco altera la organización primitiva de los bimbaches, cuya estructura política se mantendrá hasta que Fernán Peraza el Viejo se hace con el control de El Hierro en torno al año 1450* (Trapero, M. et al, 1997:93).

Fueron pocos los primeros pobladores que llegaron a la isla a mediados del XV, pues las escasas potencialidades del territorio hicieron que los colonos prefirieran las islas de realengo antes que las de señorío. Los que la ocuparon se

¹⁶ Durante el Cuatrocientos, los vecinos de La Villa y del resto de las pequeñas poblaciones o asentamientos pastoriles de la geografía insular vivían, predominantemente, de la producción ganadera. Los escasos repartos o concesiones de tierras, otorgados por los titulares del señorío a los pobladores europeos, se originaron en los alrededores de la antigua Amoco bimbache o bimbape, denominada Valverde en algún momento indeterminado del proceso colonizador foráneo (Jiménez, M., 2003:46).

asentaron en las llamadas Vegas, en torno a la aborigen Amoco, a la que denominaron Valverde y que, desde ese momento, ejerció como núcleo principal. Otro asentamiento importante fue el de Barlovento, en los pueblos del norte.

La Villa de Valverde se situó tierra adentro, o mejor dicho, tierra arriba, a causa de la difícil topografía del litoral isleño. Se mantuvo la estrategia, que ya había venido desarrollándose, de mantener *vacías* las costas. Por ello, hasta tiempos recientes el poblamiento no *ha bajado* al litoral, aunque la comunicación con el exterior desde la Villa la tiene cercana a través del Puerto de La Estaca, a una hora escasa de camino a pie.

La colonización fue lenta debido a la agreste orografía y a los escasos recursos hídricos que dificultaban la implantación de una agricultura de regadío y la explotación de la caña de azúcar, como ocurría en esos momentos en las islas realengas y en La Gomera. Ello determinó que El Hierro se situara en una posición marginal frente al resto de su señorío y frente a las demás islas¹⁷. Los nuevos pobladores complementaron el modelo económico ganadero con una limitada ampliación de la explotación de los recursos proporcionados por los bosques, a través de la tala de madera y de la obtención de pez o brea de los pinos. También se produjo un aumento moderado de la producción agraria cerealística tras las primeras y escasas roturaciones de tierras¹⁸. El gran humanista y sacerdote portugués Gaspar Frutuoso (2004:183), que no estuvo en la isla, resumió las características de la economía insular, desde mediados del siglo XV hasta el momento de la redacción de su *Descripción* (a finales del siglo XVI), gracias a las informaciones que recibió, con las siguientes palabras: *Los productos comerciales del lugar son lanas, quesos y brea, la cual se fabrica en grandes cantidades por haber muchos pinos. También cargan en ella cebada en navíos y la llevan a España y, a veces, a La Palma; hacen muchas chacinas de ganado menor. Hay muchos cerdos que se alimentan de las raíces del helecho.*

Como indicábamos, no fue hasta la segunda mitad del XVI, después de un siglo de presencia señorial, cuando las circunstancias cambiaron y se produjo

¹⁷ Trapero, M. *et al*, 1997:94.

¹⁸ Jiménez, M., 2003:46.

verdaderamente la colonización de la isla¹⁹. Se trata de una repoblación tardía, fruto de los repartimientos realizados por el Conde La Gomera y Señor de El Hierro, D. Guillén Peraza de Ayala, y de su hijo D. Diego de Ayala y Rojas; el primero ostentó el título entre 1516 y 1565 y el segundo desde 1565 a 1592. A través de las datas o repartimientos El Hierro sufrió un fuerte proceso de enajenación de tierras, agua y cuevas, que pasaron a ser de propiedad privada, sustituyendo el modelo económico de los bimbaches, en el que todos los recursos insulares eran de propiedad comunal. Aún así, la explotación de la cabaña ganadera, compuesta por ganado ovino, caprino, vacuno, porcino, asnal, mular y caballar, seguía siendo la base económica del nuevo modelo de explotación. La estrategia señorial fue la de fijar la población y aumentarla, conteniendo la emigración a las otras islas y, al mismo tiempo, incrementando sus rentas a través del cobro de tributos²⁰. Todo ello produjo cambios relevantes en la articulación del territorio en el sector nororiental.

La isla se comenzó a organizar según lo que ocurría *dentro y fuera* de la albarrada²¹. Los repartimientos se centraron, sobre todo, en tierras situadas dentro de la albarrada y se retuvo como propiedad útil, de titularidad condal, el resto, con una funcionalidad social y económica diferente²². Por su parte, la ganadería y las grandes masas forestales ocuparon los espacios que quedaban *fuera* de la albarrada, La Dehesa, El Golfo, Nisdafe y El Pinar, es decir, la mayor parte de la isla²³. Los enclaves de Las Vegas, Asofa y Los Lomos ocupaban el

¹⁹ *La ruptura definitiva con el ámbito ecológico-social indígena se producirá en (...) El Hierro hacia la segunda mitad del Quinientos* (Díaz, G., y Rodríguez, J. M., 1990:122).

²⁰ Para lo señores *la isla es una finca marginal en la que permiten todo tipo de abusos a quienes arriendan el territorio para extraer unos cientos de doblas* (Díaz, G., y Rodríguez, J. M., 1990:123).

²¹ Albarrada es una pared de piedra seca o también cerca o valladar de tierra para impedir la entrada en un trozo de campo. En El Hierro la competencia por el uso del suelo entre los ganaderos y los agricultores generó la construcción de numerosas paredes de piedra que delimitaban los espacios agrícolas de los ganaderos o separaban temporalmente los usos que se permitía realizar en aquellos campos. La isla por tanto se dividió por las albarradas según lo que se accedía a realizar dentro o fuera de ellas.

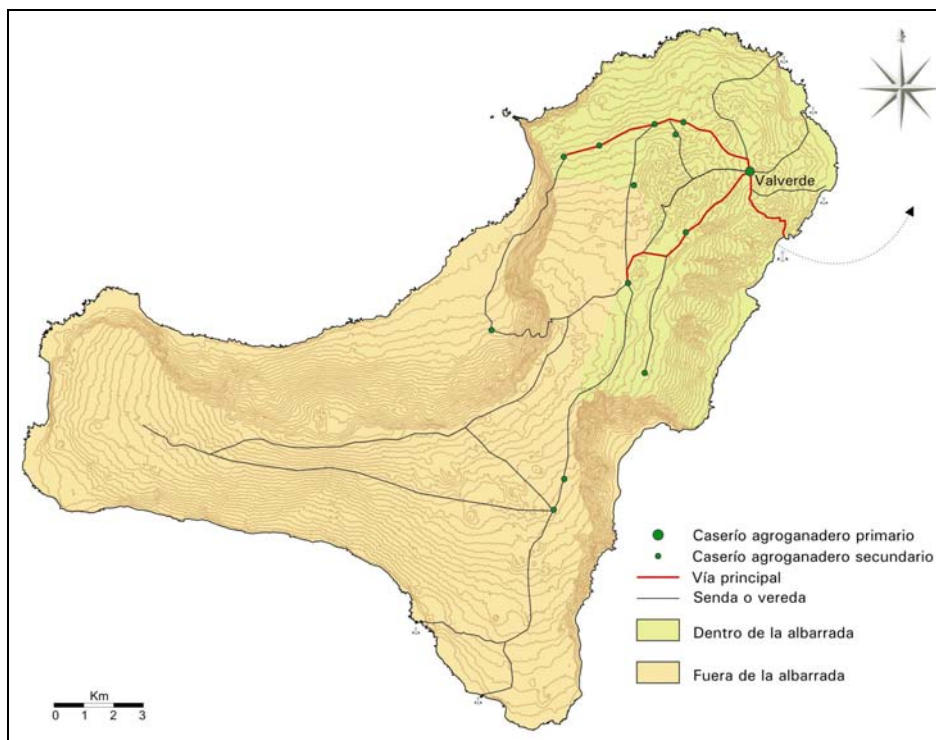
²² En el reparto del territorio que hacen sus dueños destacan el espacio reservado al uso propio y las datas concedidas a particulares. Sobre los dos ejerce un dominio directo, pero en las segundas este dominio no es útil. Ello determinará el ascenso de una clase dominante con enorme poder político y ascendencia social que generará graves conflictos sociales y territoriales por abusos de poder y falta de cumplimiento de las ordenanzas. (Díaz, G., y Rodríguez, J. M., 1990:123).

²³ *La masa forestal de pinar, que ocupaba el espacio circundante a los caseríos de Las Casas y Taibique (El Pinar), se vinculó a la obtención de riqueza que proporcionaba esencialmente la tala de árboles, que se utilizaron preferentemente en la producción de madera útil y leña destinadas a la exportación (Gran Canaria, Tenerife y Andalucía) o para abastecer el consumo interno; además, de los pinos se extraía brea, e indirectamente pastos. Esta masa forestal quedará dañada por la excesiva explotación y falta de planificación durante el siglo XVI. Nisdafe, en la zona de la albarrada afuera, se destinó a la actividad pecuaria y al aprovechamiento de la madera obtenida del monte mixto compuesto de pinar y monteverde; en esta comarca, el pastoreo no estaba restringido en ninguna época del año. La Dehesa fue destinada al usufructo de*

espacio de *dentro* de la albarrada; en ella sólo se permitía que pastasen vacas de labor y caballerías, a excepción de la costa de Asofa, donde se admitía que anduviesen ganados sueltos siempre que no hicieran daños a los cultivos²⁴. Estas zonas se completaban con parcelas agrícolas menores en las comarcas de El Pinar y de El Golfo.

En la siguiente figura V.57 cartográficamente la superficie estimada que se reparte dentro y fuera de la albarrada y se observa, en primer lugar, la desigual proporción entre el espacio ganadero y el agrícola. En segundo lugar, la mayor disponibilidad de recursos tales como el agua o los mejores suelos hizo que la mayor parte de la población se radicara dentro de la albarrada y, en consecuencia, la red de caminos se densificó en este sector al servicio de un mayor movimiento de personas y mercancías.

Figura V.57 Límites de la albarrada y red de caminos del siglo XVI



pastos, en régimen comunitario, para los propietarios de ganado; el pastoreo en la misma estaba regulado. Se trataba de una zona importante en la recolección de la orchilla (Jiménez, M., 2003:54).

²⁴ Ordenanza sobre la costa de Asofa. Aprobamos y en todo confirmamos la ordenanza antigua que permite, y con ella permitimos, que en la costa de Asofa de invierno y de verano anden los ganados sueltos con tal de que no hagan daño, y haciéndolo se les impone a sus dueños pena de trescientos maravedís (Trapero, M., et al, 2003:216).

Estas normas se quebrantaban con frecuencia, generando conflictos entre los ganaderos y los agricultores por la zona de uso comunal de *fuera de la albarrada*. García del Castillo, compilador de las ordenanzas antiguas de la isla, destaca en sus escritos que estas tensiones eran continuas y de difícil solución, por el incumplimiento de las normas, ya que cada cual se regía por sus propias costumbres: *Bien son notorios los embarazos continuos que suele alterar la oposición que se halla en la criación y labranza, especialmente de La Albarrada hacia esta Villa, de forma que en las partes que no es vega, de La Albarrada dentro, hay libertad común a los ganados, causa porque o no se extiende la labranza o si se extiende, por falta de cercas, se destruye. De esta oposición nacen dos consecuencias bien contrarias, siendo la una la batalla de los labradores que suponen deben los dueños de ganados traer con ellos sus guardas de continuo, siendo la otra que, por el contrario, quieren los criadores guarden los labradores sus sembrados. Indecisa esta competencia, ello se preexiste en esta duda y, con ella, los panes destruyen, los ganados se molestan y hasta [ha]ber muchas ruinas si las voluntades se empeñan y se alteran... En posesión se halla nuestra isla de ser en toda ella del común los pastos en todos los cercados después que los panes se recogen, y se entiende en los cercados que carecen de plantas en común. Y, como la malicia todo cunde por quitar al común su libertad, muchos en sus cercos se cautelan o sembrando en tenue parte u ocupando cortas partes de árboles y viña, y el resto de sus cercos, con el nombre que están plantados y sembrados, sirve de pastura privativa de que se utilizan sus dueños con negación y perjuicio del común. Por aquella tierra disoluta que suele criar pastos muy copiosos, por hallarse cercada, hipa a voces el común y suele de ordinario para utilizarse en ello quebrantar las cercas, motivo a muchos alborotos y principio aun de mil desgracias* (Trapero, M. et al, 2003:203-204).

Atendiendo a criterios demográficos, categoría administrativa, tipo de actividad y localización respecto a los recursos, establecemos para la isla dos tipos de asentamientos: caseríos agroganaderos primarios y caseríos agroganaderos secundarios. En la segunda categoría se agrupan las pequeñas entidades con un número de casas, chozas o cuevas que no supera las dos o tres unidades habitacionales, dedicadas a la producción de cereales o huertas y con algunas cabezas de ganado. El único enclave que se diferencia de éstos es el de Valverde, que funciona como caserío agroganadero primario, dado el número de unidades habitacionales que reunía, mientras que el resto tienen la categoría de secundarios. En cualquier caso, todos los pueblos de la isla eran de escaso tamaño y sus viviendas tenían unas condiciones precarias.

Como se aprecia en las figuras V.58 y V.59 durante el siglo XVI aparece un nuevo modelo de comunicaciones que, reutilizando las rutas practicadas por los bimbaches y abriendo algunos caminos vinculados a una mayor dedicación agrícola y silvícola, siguieron conservando los ejes estructurantes del espacio, los que se utilizaron en la etapa anterior²⁵. Se mantuvo el anillo alrededor de los bosques del norte y oeste, entre las medianías y las cumbres, y la funcionalidad de la red insular se modificó, ya que evolucionó mucho más el espacio comprendido en el polígono del noreste, de una densidad cada vez mayor. Podríamos decir que nos encontramos con dos *islas*, una, la del noreste y otra la del resto, caracterizada por un vacío viario y poblacional.

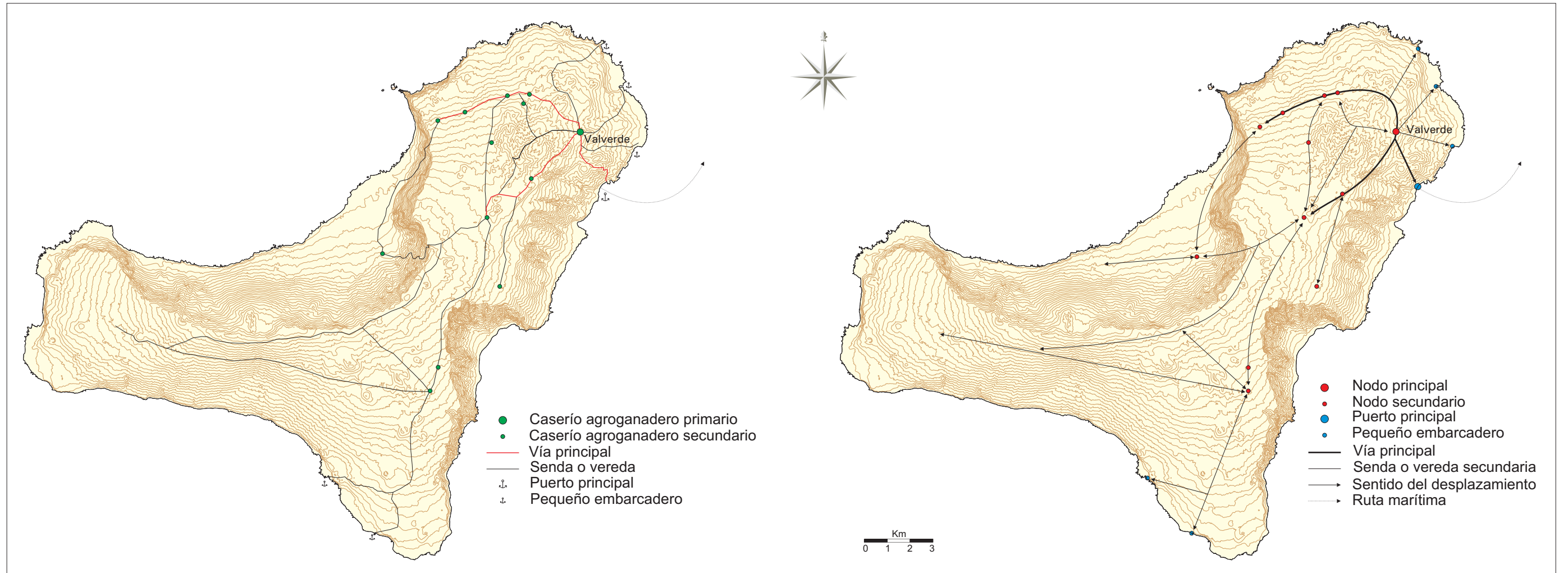
El análisis de los nuevos trazados pone de manifiesto la mayor hegemonía de Valverde, el nodo principal. La Villa adquirió un mayor protagonismo en la estructuración de las comunicaciones terrestres de la isla. De allí partían tres vías principales. En primer lugar, el camino de Barlovento, por el norte, que la conectaba con los nuevos caseríos agroganaderos secundarios de la comarca del mismo nombre. Mocanal, Erese y Guarazoca se localizan entre los 500 y 600 metros de altura sobre el nivel del mar, siguiendo una línea de núcleos secundarios que se sitúan, de este a oeste, en mitad de las medianías. En segundo lugar, el *camino ancho* o del Puerto, que comunicaba por el este con el área de Tejeleita y Afotasa, y permitía, además, el acceso a los fondeaderos de La Caleta y del Puerto Nuevo, para las comunicaciones con el exterior²⁶. Y, por último, el camino del suroeste, que comunicaba la capital, por Tesine, con Tiñor y Asofa (San Andrés e Isora), y con las grandes zonas ganaderas de la isla. Estos caminos articularon el territorio en la vertiente norte y nororiental de la isla, que aún hoy sigue siendo el polígono más denso. A esta red principal de

²⁵ A pesar de las nuevas roturaciones y del aumento considerable de las prácticas agrícolas, la principal dedicación sigue siendo la ganadera que ocupa el mayor volumen de espacio insular.

²⁶ El topónimo *Camino del Puerto* aparece citado hacia 1556, en una data o merced de tierras dada en la época de Guillén Peraza de Ayala a Pedro Gutiérrez: *Dos cahíces de tierra de la Montaña de Bintacaque al mar, a dar a la Punta de Juan Gil le señaló dicho podatario por su título del folio cincuenta. Hay dentro de los linderos mucha tierra montuoso de breña que al presente se va aprehendiendo. Más hubo el dicho del mismo podatario cuatro cahíces de tierra en Jibra Leon. Consta a la vuelta del mismo folio. Más obtuvo otra merced que extendió dicho podatario en Bintacaque hacia el Camino del Puerto, a ciar al mar, donde le señaló cuatro cahíces de tierras. En esta costa hay mucha tierra de breña disoluta* (Trapero, M., et al, 2003:173). Y en otra a Inés de Casañas: *Hubo de los dichos podatarios cuevas y tierras mucha cantidad. En esta Villa, debajo de El Río, en el Camino del Puerto, Afotasa y Tenejeita aprehendiólas la dicha. En el Campo del Monte que, hoy disolutas, no parece que se han aprehendido, más un charco, cuevas de Aragando y tierras en Los Brezales* (Trapero, M., et al, 2003:179).

Figura V.58 Red de caminos de El Hierro en el Siglo XVI

Figura V.59 Esquema de comunicaciones terrestres de El Hierro en el Siglo XVI



dentro de la albarrada se le unió toda una intrincada rama de sendas, veredas y serventías antiguas o de nuevo cuño que dieron acceso a las nuevas tierras roturadas y a los recursos hídricos.

Fuera de la albarrada aparecieron los núcleos secundarios de las comarcas del Pinar y de El Golfo, que apenas estaban poblados, y que fueron ocupados en esta época de forma temporal. Estos enclaves, relacionados con las nuevas datas para las roturaciones de tierras y para su uso agrícola, se vincularon, sin embargo, a la actividad pastoril, ya que son las puertas que se abrieron a los grandes espacios de aprovechamiento pecuario.

El proceso de colonización territorial generó una red de comunicaciones precaria. Son caminos estrechos, expuestos a los avatares de las condiciones climáticas. Los senderos se comenzaron a empedrar en aquellos lugares de mayor pendiente, para mejorar el paso de las caballerías, transformándose de sendas o veredas en caminos de herradura, mientras que en las zonas llanas prácticamente no se realizaba composición. La apertura, arreglo y mantenimiento de los caminos fue competencia del Concejo capitular. Muchas veces, los propietarios de nuevas tierras se dirigían al mismo pidiendo la limpieza y arreglo de las vías que se costeaban con el esfuerzo de los propios vecinos o a través de la recaudación obtenida por la institución con las ventas de algunos productos²⁷. En definitiva, una red embrionaria que siguió las directrices de las rutas naturales anteriores y que fue poco dinámica en su desarrollo.

La expansión agrícola fue lenta y tardía, produciéndose, sobre todo, a finales del siglo XVI y primeras décadas del siglo XVII. Nisdafe se roturó y colonizó para las labores de labranza hacia 1637²⁸. En estas fechas, el paisaje se

²⁷ 2.5. *Provisión para el reparo de fuentes y caminos. A pedimento de Alonso de Espinosa, en diez y nueve de noviembre, año de mil quinientos ochenta y ocho, por la Real Provisión, la Real Audiencia ordenó se atendiese a los caminos y fuentes con la venta de lana de los padres, y no bastando a su reparo, se supliese por la justicia y Regimiento* (Trapero, M., et al, 2003:110). *Que se reparen sin omisión las albercas y las fuentes y, no teniendo propios para sus menesteres el Cabildo, los suplan los vecinos.* (Trapero, M., et al, 2003:141). Aunque en este último caso se refiere a albercas y fuentes es de suponer que para la composición de los caminos a falta de recursos propios el Cabildo exigiría igualmente el esfuerzo de los vecinos.

²⁸ Así se señala en una provision sobre la division de Nisdafe: *Discurrióse el año de mil seiscientos treinta y cinco sobre hacerse una división en el pago de Nisdafe, de forma que, dividido en dos mitades, la una en un año se sembrase, quedando la otra disoluta para pastos comunes. Efectuóse su disposición por el Cabildo, y por su acuerdo hecho en treinta de octubre en el año de mil seiscientos treinta y siete que en el tercero Libro Capitular consta al folio primero. Dividióse en esta forma: de La Albarrada principal por La Tierra que Suena arriba, a dar a la entrada de Jinama. Ordenóse que en la parte que quedase holgada, de ninguna suerte se sembrase, porque se reservaba a los ganados, y se apercibe con graves penas a quien contraviniere esta disposición, la cual fue confirmada por el señor D. Diego de Guzman en diez y nueve de diciembre, año de mil seiscientos y cincuenta y*

vistió con las paredes de los cercados y con los aljibes de los pastizales, una forma de materializarse en el territorio esa continua lucha entre el pastor y el agricultor. Igualmente, a partir del siglo XVII, se roturaron mayoritariamente las tierras de El Golfo.

En 1669 Lope de Mendoza y Salazar escribió en su informe, para componer su *Discurso y plantas de las yslas de Canaria*, una descripción corta de El Hierro en la que resume sus principales características geográficas y nos proporciona su visión particular sobre la situación de la *última* isla. Destaca en su comentario la dureza de la orografía insular y, en particular, la de sus costas; también reseña la escasez de aguas corrientes y cómo sus habitantes se las ingeniaban para almacenarla a través de tanques de madera y charcos de piedra. Nos describe una isla de pan, vino y ganados, aunque subraya su escasez²⁹. Casi la misma descripción que ofrece Pedro Agustín del Castillo en 1686, dieciséis años después. Este último destaca también en sus escritos la actividad ganadera y la producción de pan (cereales) y vino. En cuanto a las comunicaciones, sólo cita el mal camino de la Villa al puerto y las penosas condiciones que ofrecía la costa para el desembarco³⁰.

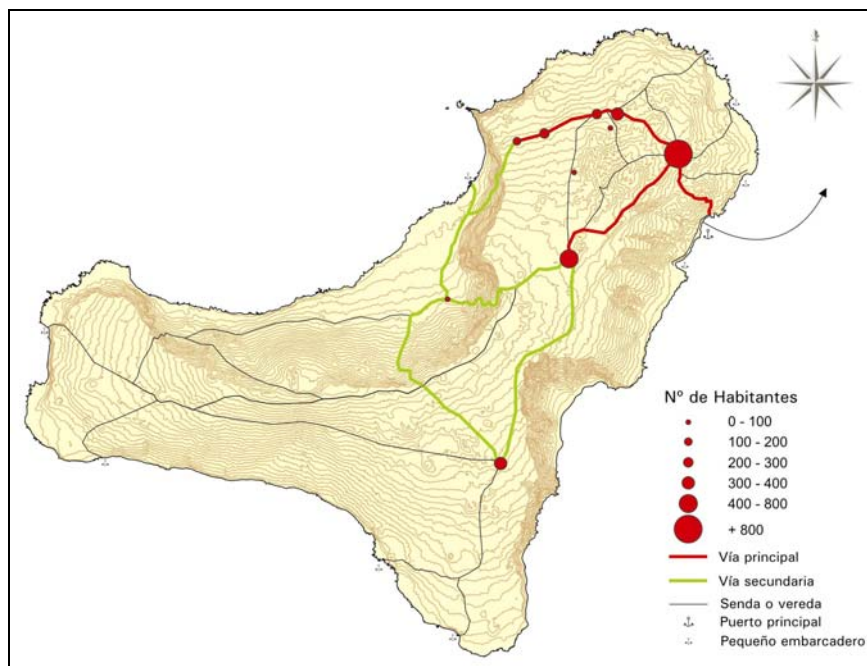
dos, como consta de su Provisión que consta en el Volumen de Provisiones del Señorío, al folio 112. Para mayor seguridad de la división, ordenó el mismo señor D. Diego se hiciese tuna pared bien suficiente que fuese línea de la separación. (Trapero, M., et al, 2003:133).

²⁹ *Descripción de la ysla del Yerro. Está la ysla del Yerro entre La Palma y la Gomera. Es una de las quatro del señorío y es su dueño el conde de la La Gomera. Es la última de las siete de Canaria. Está en 27 grados de elebación de el Polo, tiene 23 leguas de circunferencia y su diámetro 8, y su planta la que se sigue. Es fuerte por naturaleza y así no tiene necesidad de fortificarla. En esta ysla abrá 500 ombres de lista, tiene parroquia y convento de religiosos de San Francisco. No tiene agua corriente y es la celebrada de Plinio y otros escritores antiguos por el árbol que destilaba agua de sus ojas con que bebían personas y ganados, causado de una continúa y espesa niebla que en todo el berano cubre esta ysla. Y aunque oy se ben en algunas partes de la ysla destos árboles que llaman til y azen la misma estilación no se balen de ella sino de tanques de madera y charcos de piedra en que cada una recoxe el agua que a menester quando llueve. En esta ysla abundante de pan, bino, ganado/casa, frutos y todo muy bueno por ser de sequero, aunque todo poco. Tiene un solo puerto el qual está de la billa dos leguas de muy mal camino. Toda la costa de esta ysla es braba y con tanta corriente que no da lugar a desembarcar en ninguna parte de ella, y si las embarcaciones de allí ban no coxen el puertos las corrientes las apartan de manera que se pasan a las yslas de Cabo Berde o las de Barlovento de Yndias, por los quales asidentes es poco frecuentada, y por ello ni su majestad la a mandado nunca fortificar ni los señores generales an tenido cuidado de ella por estar defendida por naturaleza. Y que los prácticos que ban en su busca es por siertos meses del año y aguardando las ocasiones de buen tiempo y gobernandose por las marcas y montañas de las yslas de La Gomera y La Palma. Y su planta y forma es la que se sigue// (Mendoza y Salazar, L., 1999 [1669]: 83).*

³⁰ *La isla del Hierro llamada de los Antiguos Ombrión esta en beinte y siete grados de altura del Polo tiene beinte y tres leguas de SirCunferencia es SirCular y lamas pequeña situadad entre la Palma y La Gomera hapartada de la palma dies y ocho leguas y Nueve de la gomera es delas Cuatro de Señorío y sudueño el Conde de la gomera. La billa esta una legua de su Puerto principal de mal camino ay enella Iglesia parroquial con dos BeneFisiados que Acuden Atoda la Isla ay algunos Capellanes, y Convento de San Francisco de hasta 14 Religiosos. Esta isla estan seca de suelo que no tiene Barranco ni Fuente nimas Agua Que la del Cielo la Cual Falta muchas; Beces y así tienen todos los Becinos della unos tanques de madera o charcos de Pidra en Sus haciendas o Casas para Recoixer el agua del Ibierno ques para todo el año Eesta Isla la mas Selebrada de los escritores antiguos y modernos Por el arbol que destilaria Agua de sus Ojas y con / que bevan las Personas y ganados y era Causada esta destilacion de una Nube que todos los dias ael alva Cubría esta Isla y con el sol sedes hase enel año de mil seis sientos y Beinte y nuebe Conbatida de un Fuerioso Biento Cayo del Risco*

Pero es el censo de 1680 analizado por G. Díaz, y J.M. Rodríguez³¹, el que nos proporciona mejores y valiosos datos para interpretar la articulación del territorio herreño a finales del siglo XVII, en un momento en el que ha avanzado ya el proceso de colonización de las tierras de la isla. La población era, en esa fecha, de 3.148 habitantes y, como se observa en el mapa de la figura V.60, los asentamientos se desarrollaban sobre la red anterior, salvo unas pocas excepciones. *Las roturaciones de las primeras décadas del s. XVII originaron un crecimiento considerable de la población, concentrada en el norte y nordeste, con un peso más abrumador de la capital... En El Golfo la población se establece en el sector oriental... Sólo en el área más cercana al pinar lindante con Azofa y el entrante de Las Playas, robando terreno al monte se originará un foco (San Antón del Pinal) con ocupación discontinua* (Díaz, G., y Rodríguez, J. M., 1990:236). El vacío poblacional se mantenía en el resto de la isla.

Figura V.60 Distribución del poblamiento según el Censo de 1680



onde estaba quedando la Rais en las peñas habiendo durado todo este tiempo desde que sedes Cubrio y poblo la Isla; Cria Cantida de ganados de todo genero de Frutos Coxese pan y Bino que de Ocho dias Bendimiado segasta [XXX] toda la Isla es Fuerte de naturalesa y asi no tiene Fortificacion ni la ha de menester. En esta Isla no ay mas desenBarcasion que la que tengo dicho todas las demas estan de mar brava y contanta corriente que no da lugar ha desenbarcar sino es con mucho Riesgo y pasando de la Isla es Forçoso navegar hacia las Indias para no perderse (Del Castillo, P.A., 1994 [1686]).

³¹ A través de este censo se proporcionan datos de gran interés sobre las parroquias y lugares de las islas de La Gomera

Figura V.61 Censo de 1680

Comarcas	Entidades	Población	Casas
Valverde	Valverde	939	90 casas altas y otras muchas terreras y muchas cuevas
Barlovento	Jamones	30	250 casas de piedra y teja
	Malpaís	378	
	Mocanal	224	
	Erese	204	
	Guarazoca	188	
	Las Montañetas	54	
Asofa	San Andrés	758	160
El Pinar	El Pinar	318	130
El Golfo	El Golfo	55	150
La Dehesa			Cuevas
	Total	3148	780

Fuente: Díaz, G., y Rodríguez, J. M., 1990

Las *Ordenanzas* de la isla publicadas en 1705 aportan una información de incalculable valor para el estudio y análisis del territorio herreño a principios del siglo XVIII. Su importancia se extiende más allá del marco insular puesto que, de las cuatro islas de régimen señorial, las *Ordenanzas* de El Hierro son las únicas que se conservan íntegramente.

Desde el punto de vista geográfico, este documento nos deja una descripción pormenorizada de los límites de las demarcaciones en las que se divide la isla: Dehesa, Montes, Montañas, Pinar, Golfo, Nisdafe, Asofa, Lomos y Vega, dato de gran interés puesto que las rayas de deslinde de estas zonas las constituyen, por lo general, los caminos. El estado de las vías insulares, caminos reales y serventías, constituye también un objeto de atención de las ordenanzas, a causa de la preocupación que suscita para los regidores el buen estado de las vías y, por ello, se les dedica una ordenanza específica donde se expresa la dificultad que entrañaba su escaso ancho: *Ordenamos que por cuanto se experimenta que muchos de los caminos reales de esta isla están muy sujetos, con notable perjuicio del común, y sean de tal forma que no pueden a un tiempo pasar dos bestias de ida y vuelta, y aun una con la carga ordinaria, todas y cualesquier persona que tienen heredades que confinan con los caminos reales las recojan y dejen dichos caminos con la capacidad y ancho de doce pies, y las*

y de El Hierro (Díaz, G., y Rodríguez, J. M., 1990:259-291).

*serventías reales de diez*³². Y se cumpla así después que se haya pregonado esta ordenanza dentro de un mes, so pena de dos ducados (Trapero, M., et al, 2003:225).

Otros valores que encierra esta documentación, aparte del ya expresado de los caminos, son relativos a la actividad ganadera, a la agrícola y a la utilización de los montes, con respecto a los que se dictan importantes normas. Además se redactan las disposiciones sobre el uso y aprovechamiento del agua de fuentes, charcas, lavaderos y albercas, de vital importancia para la isla.

En cuanto a la población y el poblamiento, podemos utilizar, para este siglo, la destacada aportación que representa la estadística del Obispo Dávila y Cárdenas de 1733³³ y, sobre todo, la descripción del ingeniero Antonio Riviere firmada en 1742³⁴, de la que extractamos los siguientes datos poblacionales:

³² El pie equivale a 0,28 metros, por lo que resulta que los 12 pies son 3,36 metros y los 10, 2,8 metros. (Lobo Cabrera, M., 1989:68-70).

³³ *Llegué á esta Isla en 27 de julio de 1733 desde cuyo Puerto hasta la Villa es muy penosa la subida, por lo áspero, y pendiente de su cuesta. Ay dos Beneficios, provisión de su Magestad, su Parroquia en la Villa, intitulada de Valverde. Tiene diez Hermitas, que son la de San Juan Baptista, Santa Cathalina, Santiago, San Lázaro, San Telmo, San Pedro Apóstol en Barlovento, la de San Andrés en Arzola, la de San Antonio Abad en el Pinal, la de nuestra Señora de los Reyes en la Dehesa, y la Candelaria en el Golfo. Aquí se necessita de Parroquia, por la mucha distancia que ay á la Villa. En esta ay un Convento como de diez Religiosos Franciscos. Compónese esta Isla de 511 vecinos, y de ellos como 12 en Miñor; 14 en Sabinosa; 74 en San Andrés; 14 en la Hoya; 18 en la Cuesta; 15 en la Ladera; 76 en el Pinal; 10 en el Golfo; 200 en San Pedro de Barlovento, y su distrito; 8 en los Valles, y el resto en la Villa arruados (Tous, J., 1997:255).*

³⁴ *Descripción de la isla del Hierro situada en 28 grados y cinquenta y tres minutos de altura, tiene de largo dos leguas y media españolas, y poco más de una legua de ancho, su contorno es sumamente áspero, conteniendo en lo interior de ella hermosas llanuras, con diversas montañetas de tierra donde logran sus cosechas de sebada, senteno y trigo para su mantenimiento, menos en los años secos y contajiosos de langosta a que están expuestos, que en tal caso se les socorre de otras islas. El agua es escasa por no aver naciente alguno. En tiempo de llubias recogen en diversos algives todo el agua que pueden para su consumo. Acia el norte de la isla se encuentra un paraje, el más delicioso de ella, llamado el Golfo, pues es cierto que en su tanto puede competir con lo mejor de otras islas así por lo vistoso del sitio, como por la amenidad de sus viñas. Sácase de ella para la isla de Thenerife regularmente 200 pipas de aguardiente que-dando el suficiente abasto de vinos para el consumo de la isla. Críase en su asperesa e inculda circunferencia, y dehesa como 15.000 cavezas de ganado teniendo assí mismo saca de él para la de Thenerife, y con sus lanas fabrican los paños suficientes para sus vestuarios. Componese de 849 vezinos en los quales al 698 hombres de armas. No al puertos formales pues, aunque en el sudueste de ella se nombra Puerto de Naos una caleta, no tiene abrigo ni tampoco mucho fondo, por lo que las embarcaciones dan fondo mui afuera. Este paraje es limpio y dificultoso de entrar en la isla por lo alto y escarpado de ella, por lo que dicha isla es segura de in sultas [sic].*

VILLA DE VALVERDE. Esta villa tiene dos beneficios provisión real, su parroquia, y diez hermitas, que son la de San Juan Bautista, Santa Cathalina, Santiago, San Lázaro, San Telmo, San Pedro Apóstol, San Andrés en Orzola, San Antonio Abad, en el Pinal, la de Nuestra Señora de los Reyes en la Dehesa, y la de Candelaria en el Golfo. Tiene un combento de religiosos Franciscos con 10 religiosos (Tous, J., 1997:254).

Los 849 vecinos expresados son repartidos como se sigue:

<i>De un lado de la Villa</i>	184	<i>En el de Roque</i>	18
<i>Del otro lado</i>	107	<i>En el Valle</i>	9
<i>En los campos</i>	13	<i>Lugar de Malpaiz</i>	41
<i>En el lugar de los Llanos</i>	10	<i>Lugar de Tenecedra</i>	3
<i>En el lugar de Zora</i>	15	<i>En el de Aguarola</i>	19
<i>En el de Bartholomé Limar</i>	24	<i>En el Monacal</i>	42
<i>En el de Tajase de abajo</i>	10	<i>En el Retenama</i>	17
<i>En el de Tajase de arriba</i>	11	<i>En Tebabo</i>	8
<i>En el lugar de la ladera</i>	8	<i>Casas en el monte</i>	11
<i>En el lugar de Rosas</i>	21	<i>En Guarasoca</i>	29
<i>En el lugar de Ajasera de arriba</i>	23	<i>En Hajades</i>	16
<i>Lugar de Ajarera de abajo</i>	11	<i>En Erese</i>	37
<i>En el Albarada</i>	11	<i>En Montañetas</i>	22
<i>En el lugar de Tinor</i>	11	<i>En Golfo</i>	34
<i>En el Pinal</i>	14	<i>En Savinosa</i>	21
<i>En el Taibique</i>	49		
			849

Estos 849 vezinos expresados arriba componen 3.669 personas en la forma siguiente:

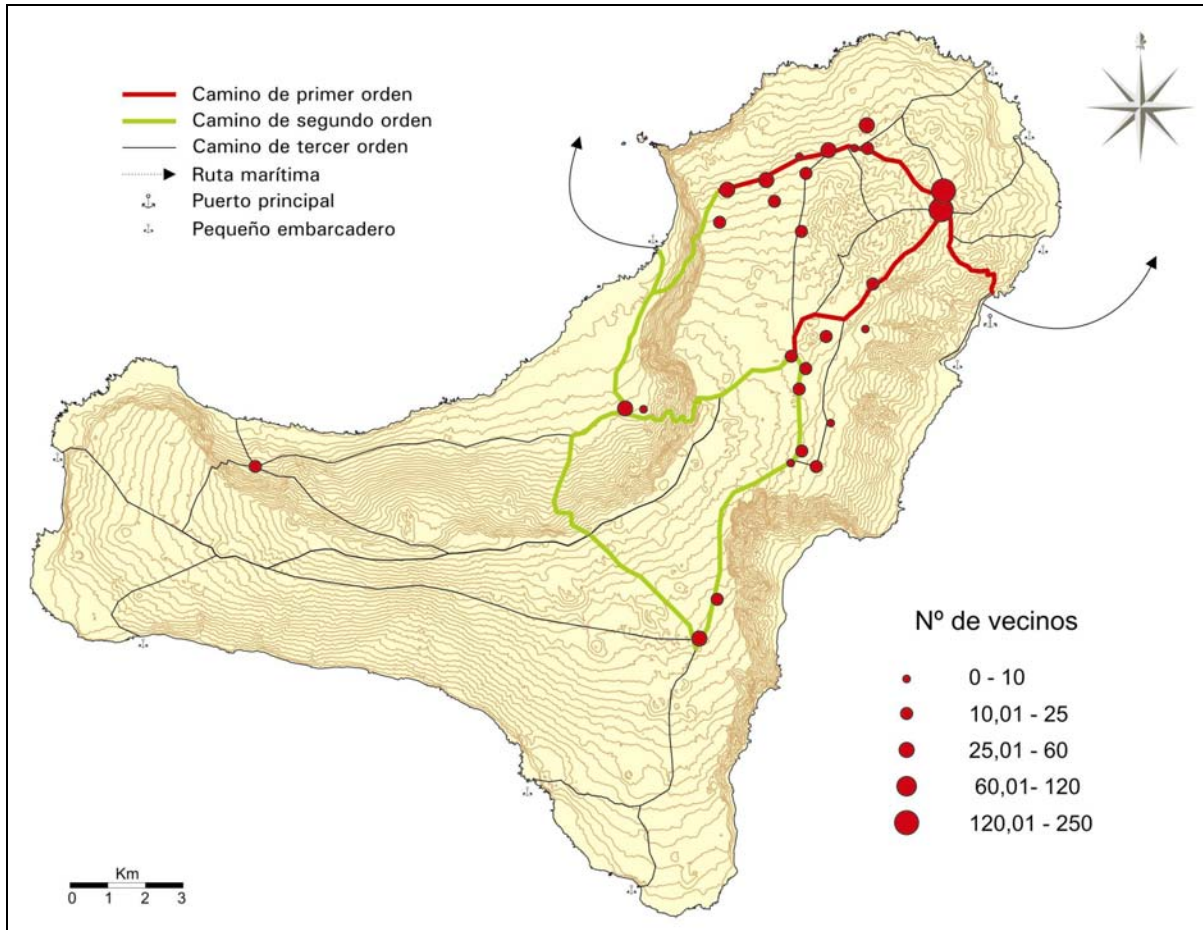
Hombres de 60 años arriba: 132; Hombres de 17 años asta 60: 698; Los de 17 años avajo: 833; Escusados capellan: 2; Mugerres 17 años arriba: 1.209; Las de 17 años avajo: 795; Total person: 3.669 (Tous, J., 1997:254).

Como podemos apreciar, la isla sigue dependiendo de los recursos ganaderos, recursos que se acompañaban de unas escasas producciones de cereales y vino³⁵. A pesar del paso del tiempo, El Hierro incrementó poco su población y no diversificó sus producciones, consolidando así su secular atraso y su autarquía.

³⁵ En la *Estadística de las Islas Canarias de 1793-1806* de F. Escolar y Serrano se señala que: *Dos son los ramos principales de la agricultura del Hierro: como son dos las partes en que se divide ella. El de la fruta pasada y el del vino es casi exclusivamente a la parte cóncava, y el de los granos y raíces a la convexa... La isla está casi desierta y destinada a pasto de ganados, sus habitantes son más bien pastores que labradores (Hernández, G., 1983:11). La viñas dejan mucha utilidad en esta isla y poca o ninguna las tierras de panllevar, porque el fruto de éstas suele estar expuesto a tasas, su extracción de ordinario prohibida y la plaga del cigarrón hace mucho daño en él; por el contrario el de aquéllas puede extraerse libremente y se vende a cualquier precio (Hernández, G., 1983:12).*

A continuación, se presenta cartográficamente la distribución de la población según los datos del ingeniero Antonio Riviere.

Figura V.62 Distribución de la población en 1742 según Antonio Riviere



Se observa que continúan las pautas que marcaron el avance en el proceso de ocupación. Valverde ejercía de nodo imán del que enganchaba el resto de los caseríos. El Norte amplió sus tierras de cultivo y pastos y las comarcas de El Pinar y El Golfo añadieron suelo agrícola a los usos tradicionales vinculados a las áreas pastoriles. En torno a esas primeras roturaciones de tierras se fijó una pequeña población que abrió estos espacios tradicionalmente alejados y poco comunicados.

Cronológicamente, la estancia de 100 días³⁶ que el militar orotavense Juan Antonio Urtusástegui pasó en la isla a finales del XVIII nos proporciona nuevas claves para reconocer el estado del territorio al cabo de una serie de años y para reconstruir su evolución. A través de su *Diario de viaje a la Isla de El Hierro*, de 1779, recorreremos los distintos parajes conociendo datos sobre sus pueblos, sus gentes y su economía. El modelo económico era claramente de subsistencia, con limitadas producciones para la exportación, sobre todo la orchilla y los higos. Se sigue apreciando el constante predominio de la ganadería sobre la agricultura, tan marcado en el paisaje insular³⁷.

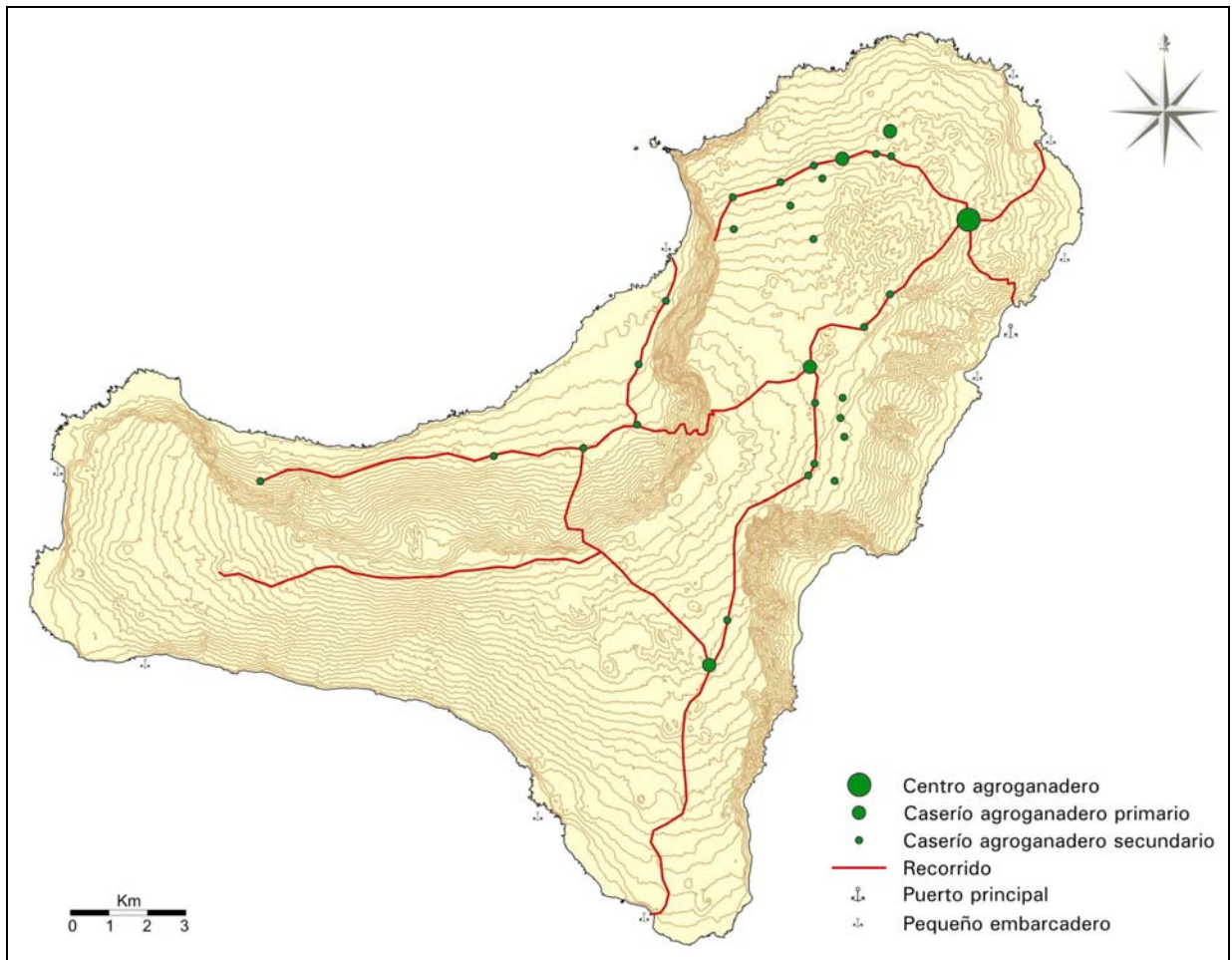
Para este periodo, y atendiendo a los mismos criterios que ya hemos utilizado para el modelo de asentamientos del siglo XVI, establecemos una pequeña diferencia. A los caseríos agroganaderos primarios y secundarios unimos una nueva categoría, la de centro agroganadero, término que nos parece más adecuado para definir a Valverde, el núcleo que aglutina la mayor parte de la actividad agroganadera de la isla y que funciona como centro administrativo único. Los pueblos siguen presentando una estampa de precariedad y pobreza en sus construcciones. De hecho, Varela y Ulloa en 1778 todavía describe los núcleos herreños como enclaves atascados en el tiempo: *Todas las casas son pequeñas, y por la mayor parte cubiertas de paja, acreditando esta Capital [Valverde] solo con su aspecto la miseria de toda la Isla, la cual ha sido todavía mas considerable de lo ordinario en estos seis ultimos años, con la absoluta falta de cosechas. De esta descripción de la Capital se infiere qual será la que merecen los pequeños lugares de lo restante de la Isla, donde ademas nada hay de particular* (1986 [1778]:74vr). A pesar de sus tres meses de estancia en El Hierro, Urtusástegui no recorrió toda la isla, como se observa en la figura V.63.

³⁶ Urtusástegui llega a la isla el 9 de agosto de 1779 y la deja el 16 de noviembre del mismo año. Destacamos que es el único que vuelve una segunda vez seis años más tarde y resulta curioso que para dirigirse a la isla sale de Tenerife el 19 de diciembre de 1784 y llega el 4 de enero de 1785, diecisiete días más tarde. Como él mismo dice *mi destino era no llegar al Hierro, sino por medio de mil peligros y obstáculos* (Urtusástegui, J. A., 1983 [1779]:72). Una tormenta los llevó a La Gomera de donde no pudieron salir hasta el dos de enero, tales eran las dificultades que en aquel tiempo tenían las embarcaciones ante las condiciones climatológicas adversas.

³⁷ Escolar y Serrano toma postura claramente a favor de la agricultura como modelo económico que proporcionaría prosperidad. De los ganaderos herreños no guarda muy buena opinión ya que el pastor *será por mucho tiempo el más grande obstáculo para su adelantamiento y prosperidad* (de la isla). *El es quien tiene sin bosques ni árboles a la isla, él quien ha convertido en ley municipal la detestable costumbre de no cercar las heredades él finalmente quien tiene reducida la agricultura al extremo de no cultivarse en la isla más de 2.666 fanegadas de panllevar, 897 de viña y 500 de raíces...* (Hernández, G., 1983:12).

Sus visitas a las diferentes compañías militares le llevaron a conocer con exhaustividad el valle de El Golfo y el nordeste de la isla. El sur y el oeste eran las zonas más alejadas, de peor tránsito y de escaso interés económico, lo que hizo que le dedicara muy poco tiempo a su reconocimiento.

Figura V.63 Itinerarios recorridos por J.A. Urtusástegui en la isla de El Hierro (1779)



Con respecto a la etapa anterior, como se aprecia en las figuras V.64 y V.65, el poblamiento se consolidó con el aumento poblacional. Se mantuvieron los nodos principales y crecieron nuevos núcleos vinculados a las arterias de comunicación y a las tierras de pastos y de cultivo. Como siempre, el nordeste, con Barlovento, Valverde y Asofa, se mostraba como la comarca más dinámica,

mientras que en El Golfo, las tierras del vino³⁸, y El Pinar se vieron afectadas por un ligerísimo aumento demográfico. Sin embargo, estos últimos siguieron siendo núcleos de ocupación temporal y, sobre todo El Golfo, que estaba ligado a las tradicionales *mudas* o *mudadas*³⁹, que practicaban casi todos los habitantes de la isla, con la excepción de los de Sabinosa.

Los habitantes de Valverde y Tiñor bajaban por el camino de Jinama hacia El Lunchón y Las Lapas; los del norte bajaban por el camino de la Peña y se dirigían a Las Puntas, Guinea y Los Mocanes; los de la comarca de Asofa por el camino de Jinama iban hacia Belgara y, por último, descendiendo por el camino de El Salvador, los de El Pinar se dirigían a Las Toscas y Tigaday, y los de Las Casas a Los Llanillos y El Chijo. Estas *mudas* se hicieron poco después, también en otoño, en la época de la vendimia, lo que ocasionó que los asentamientos temporales se fueron haciendo poco a poco permanentes. Los dificultosos viajes estacionales producían un trasiego de familias que llevaban alimentos, enseres y ganados por aquellos estrechos y peligrosos caminos de entrada al valle, y que fueron testigo de la incansable lucha del herreño por domeñar el medio (Trapero, M. *et al*, 1997:50-51). El valle de El Golfo se convertía en esos momentos en el destino de una romería que reunía a la mayor parte de la población insular⁴⁰. De todas formas, los cambios mencionados no supusieron una ruptura notable con el modelo adoptado en los siglos anteriores. La figura V.66 detalla el origen y el destino de estos movimientos estacionales de la población que comportan esta estrategia de los herreños de cambiar la residencia de las medianías del norte y sur a las tierras más cálidas de la costa.

³⁸ Urtusástegui señala los sectores de El Golfo, Barlovento y las cercanías de la Villa como las únicas zonas donde se cultivaban las viñas. En cualquier caso, el estado de los caminos no facilitaba las condiciones para un transporte adecuado que diera salida a las producciones. No fue hasta el siglo XX cuando se realizaron las primeras mejoras, en El Golfo en 1904 se realizó el ensanche del camino que conducía del embarcadero de Las Puntas a Las Lapas y Tigaday para que por él pudieran circular las carretas que habrían de conducir a dicho embarcadero los productos que producía el Valle, en especial el vino (Acosta, V., 2003:311).

³⁹ Las *mudas* o *mudadas* consistían en trasladarse dos veces al año desde las zonas altas del norte, centro y sur de la isla hacia el valle de El Golfo con el supuesto fin de evitar los contrastes climáticos entre estas zonas y mejorar la disponibilidad de pastos.

⁴⁰ J.A. Galván (1997:59) indica al respecto del origen de las mudas que *no se sabe con certeza si esta estrategia se estableció desde los orígenes de la colonización castellana de la isla. No obstante, sí podemos aventurar que al menos hasta mediados del siglo XVII debió constituir para los agricultores que residían en las Vegas de la isla una forma de obtener un equilibrio en la producción de bienes de consumo, debido a la presión ganadera, que ocupaba la meseta de Nisdafe, montes, dehesas, baldíos y otras zonas fuera de las albarradas.*

Figura V.64 Red de caminos de El Hierro en el Siglo XVIII

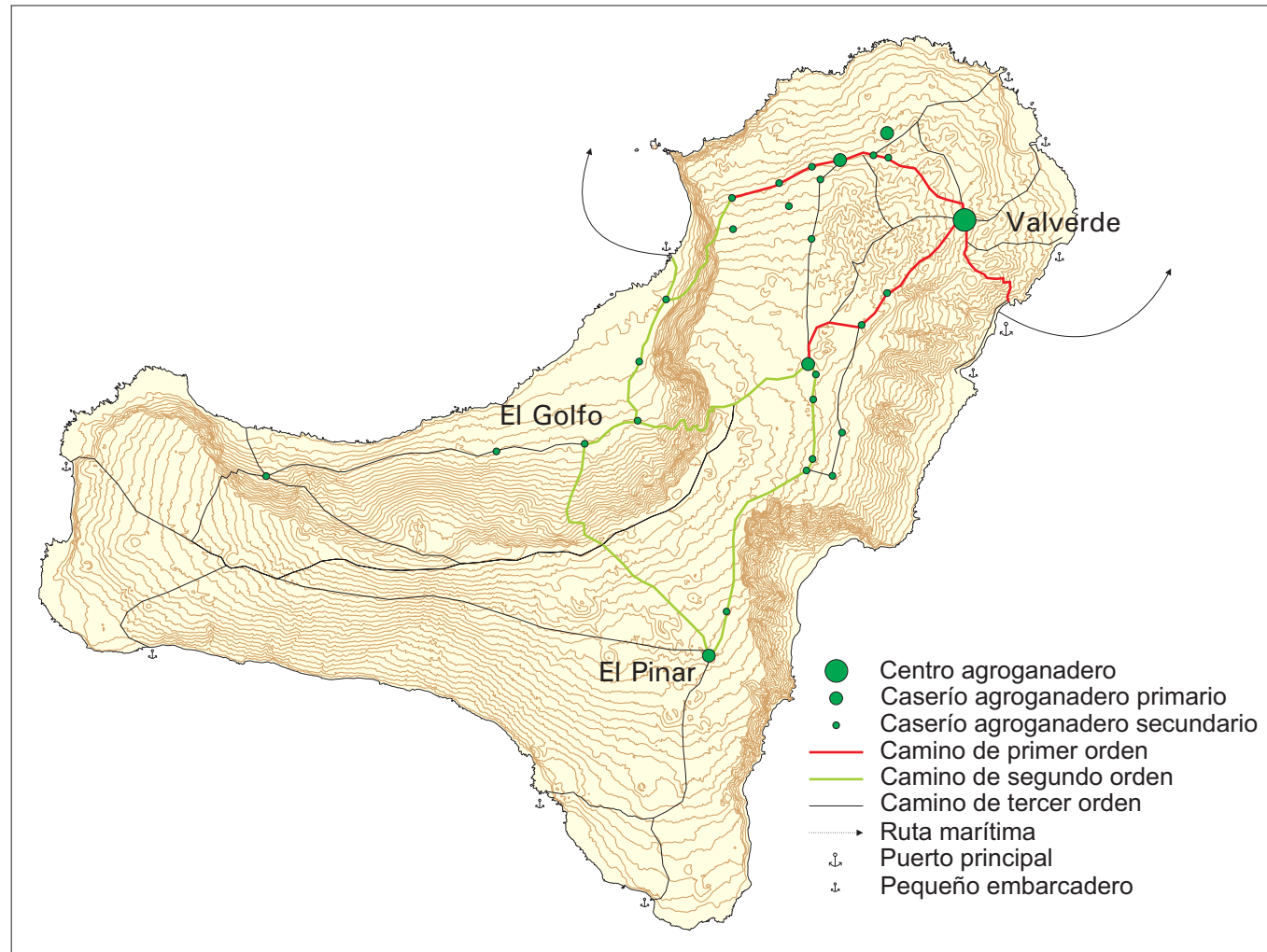


Figura V.65 Esquema de comunicaciones terrestres de El Hierro en el Siglo XVIII

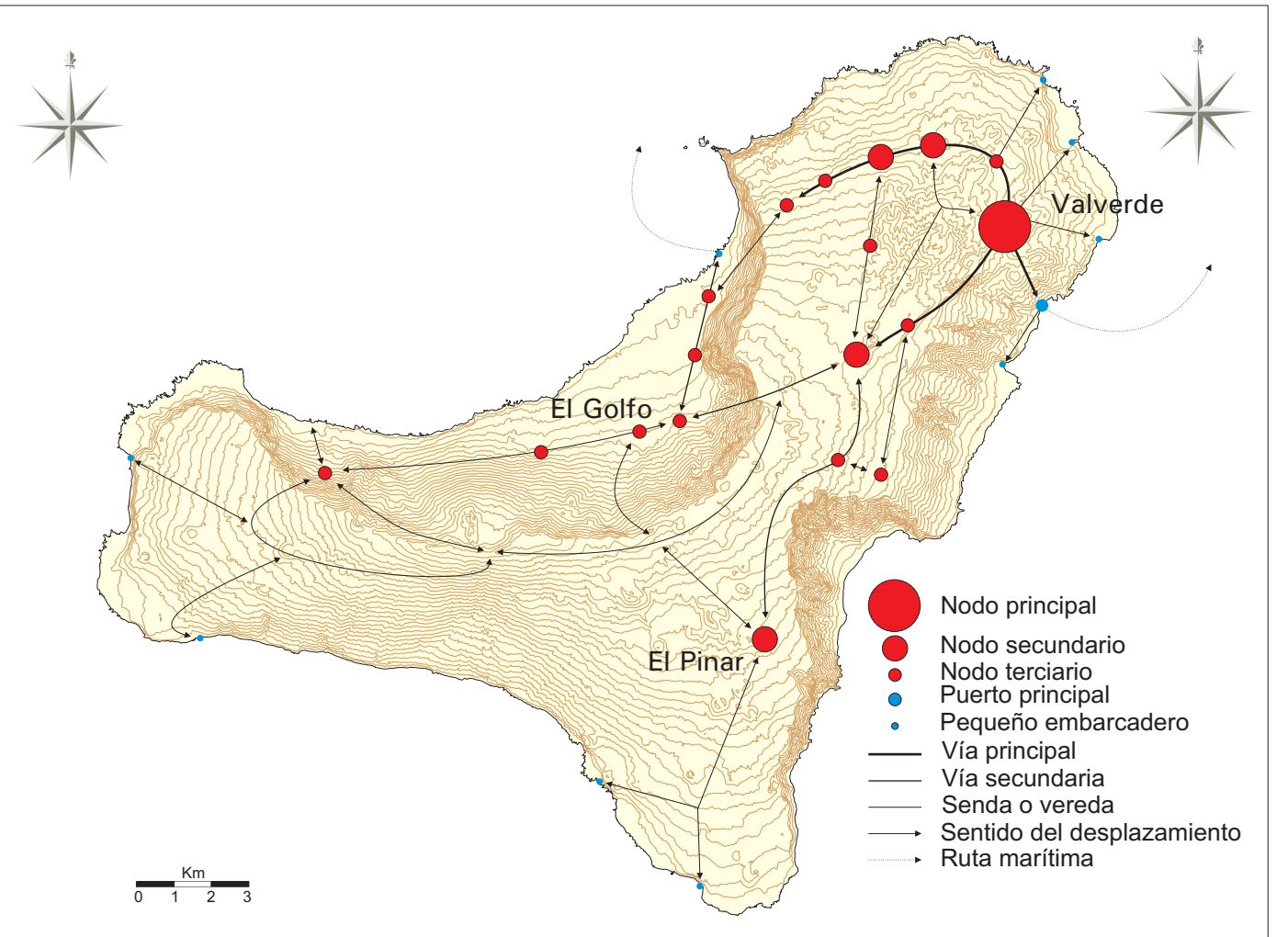
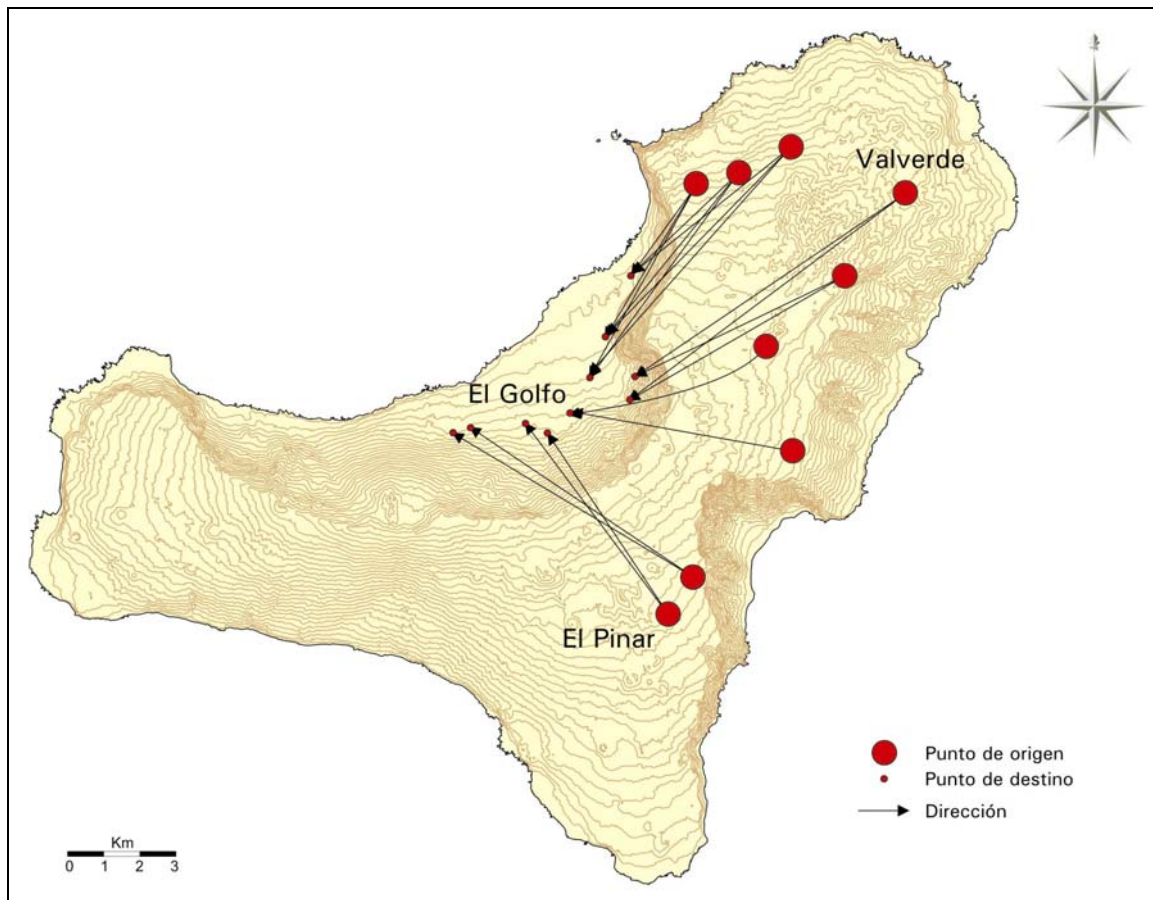


Figura V.66 Origen y destino de las *mudas* o movimientos estacionales de los herreños



V.3.3.3 El siglo XIX

El siglo XIX sigue arrastrando la continuada situación de atraso económico. Madoz (1845-1850:126) detalla las producciones de las que vive la población insular en los siguientes términos, *sus producciones en general consisten en 2.110 pipas de vino, 9.300 fan. de cebada, 480 de trigo, 300 de centeno, 1.000 de maíz, 2.140 de legumbres, 5.000 costales de patatas, 180 costales de Orchilla, 1.000 de higos secos y 541 docenas de manojos de lino: sus productos animales se estiman en e.141 ovejas, 850 cabras, 70 vacas, 160 cerdos, 300 quintales de lana, 650 de queso, 912 cuartillos de miel y 550 libras de cera: en los años abundantes se aumentan considerablemente estas producciones: hay ademas caza de conejos y volateria, y ademas del queso de que se ha hablado, se fabrican tegidos de lana bastos llamados cordoncillos, ostales, alforjas, mantas, cinchas y lienzos caseros. El comercio interior es casi nulo como debe suceder necesariamente en un país en cada uno se basta á si mismo. El exterior está reducido a la exportación de sus frutos sobrantes.*

El panorama descrito avala el proceso de aislamiento que no sólo sufre la isla respecto al resto del Archipiélago, sino también entre algunas poblaciones del propio territorio insular. Se constata la bien patente escasez del comercio interior. La población es eminentemente rural, por tanto, tiende al autoabastecimiento, y el hábitat mantiene su tendencia a la dispersión. El modelo de comunidades rurales se caracteriza, aún en el XIX, por la autosuficiencia agroganadera.

La red de asentamientos se amplía en las comarcas tradicionales y la isla cuenta, a mediados de siglo, con 5.026 habitantes, según datos de Pedro de Olive⁴¹. Se sigue manteniendo la estructura de Valverde como centro agroganadero que polariza la actividad de una isla cada vez más expuesta a las crisis económicas y con menos capacidad de respuesta. Las condiciones de equilibrio en que se reproducen las pautas productivas de las sociedades tradicionales van quebrando ante el aumento del número de habitantes. Este fenómeno demográfico no fue tan intenso como para provocar el derrumbamiento de las estructuras agrarias tradicionales, pero sí, por lo menos, para poner en evidencia su limitación insalvable para garantizar un nivel de producción acorde con las necesidades de esa población creciente.

El modelo de comunicaciones destaca por su escaso desarrollo, por la estabilidad en cuanto al trazado, por su vocación interior y por la baja capacidad de respuesta a las necesidades económicas y sociales. Se trata de una red frágil, de caminos estrechos, peligrosos, apenas sin obras de acondicionamiento y expuestos a los continuos destrozos provocados por las lluvias. El Ayuntamiento asume el coste de realización de los trabajos más importantes de conservación de los caminos, aunque al encontrarse en una situación de penuria económica, tiene numerosas dificultades para llevarlos a cabo. En definitiva, en una isla falta de inversiones, que contaba con obstáculos geográficos importantes y que estaba sumida en un atraso económico general, no se afrontaban las necesarias tareas de reparación de la red y no se estimulaba la construcción de nuevas vías. De esta forma, la articulación del espacio insular se resiente. La insuficiencia caminera repercutió en una menor cohesión territorial e impidió que se pusieran

en marcha iniciativas de desarrollo para las tierras de una gran parte de la geografía insular.

La red de caminos en el XIX se estructuraba en torno a las tres comarcas que acaparaban la mayor población y actividad económica⁴². La comarca de Valverde-Barlovento-Nisdafe, el Valle de El Golfo y El Pinar-La Dehesa. Las tres se comunicaban mediante los ejes estructurales del espacio insular.

La primera concentraba los mejores recursos y el poder político y administrativo. Valverde era además paso obligado de entrada y salida de productos de consumo. La presencia del Puerto de La Estaca, a apenas una hora de camino de la Villa, convirtió al *camino ancho* que los comunicaba en una de las vías más transitadas, a pesar de lo dificultoso de su recorrido⁴³.

Desde la capital salían otros dos caminos principales que la conectaban con el valle de El Golfo, el camino del risco de Jinama y el camino del risco de Tibataje, también llamados el camino de arriba y el camino de abajo. El uso de la palabra risco pone de manifiesto las dificultades que entrañaban estas puertas naturales para los desplazamientos⁴⁴.

El camino del risco de Jinama, saliendo de Valverde, discurría por las aldeas de Tiñor y La Albarrada, pasando por Las Cuatro Esquinas, punto de unión con el camino que se dirigía a El Pinar pasando por San Andrés, y que continuaba, atravesando la meseta de Nisdafe por La Tierra que Suená hasta llegar al mirador de Jinama, situado a 1.240 metros de altura. Desde aquí se descendía por un sendero empedrado que serpentea entre el Monteverde, hasta llegar al fondo del valle, a unos 250 metros sobre el nivel del mar, por tanto, un camino con casi 1.000 metros de desnivel⁴⁵. C. Quintero (2001:127-128) señala

⁴¹ Olive, P. de, 1865.

⁴² Para el estudio de los trazados de la red de caminos en el siglo XIX seguimos las aportaciones de Carlos Quintero Rebozo ya que realiza una detallada descripción de los itinerarios.

⁴³ *Un camino de difícil trazado, con la particularidad de que su tramo de mayor pendiente estaba precisamente a la salida del Puerto, por lo que las bestias, cargadas con unos 200 kilos de peso (sacos de sama salada, sardinas de barril, azúcar, arroz, etc.), tenían que atacarlo en frío, sin haber entrado aún en sudor, lo que -como saben muy bien los arrieros- no es lo más conveniente. Por ese pendiente camino iban y venían las caballerías continuamente los días de llegada del barco, dando a veces tres viajes diarios* (Quintero, C., 2001:127).

⁴⁴ *Una vez que el viajero llegaba a Jinama, después de rezar a la Virgen de la Caridad rogándole que le ayudara a salir con bien del tránsito por el arriesgado camino del risco, comenzaba a bajar* (Quintero, C., 2001:127).

⁴⁵ *Había que descender ... pasando sucesivamente por La Cueva del Viento, La Fuentecilla, El Hoyo de la Guanila, La Cueva de las Pipas, El Miradero (especial balcón desde donde se solía gritar: ¡abajoooo..., abajoooo...!), para advertir a la familia, situada en el Valle, que ya se había llegado hasta allí sin novedad), Tincos, Roquito Guadarrama, Mocán de la Sombra (árbol en cuyo tronco se había colocado la imagen de la Virgen de la Concepción), Cruz del Fraile, La*

que habitualmente de Valverde a Jinama se tardaban dos horas al paso normal de una caballería y normalmente desde el centro del valle (Tigaday) hasta Jinama las bestias cargadas tardaban otras dos horas, por lo cual ir desde Valverde a El Golfo o viceversa, suponían cuatro horas de camino.

El camino del risco de Tibataje unía a Valverde con Barlovento y con el valle de El Golfo, pasando por los pueblos de El Mocanal, Tesbabo, Erese y Los Jarales hasta llegar al risco por la Virgen de la Peña⁴⁶. Este camino era muy peligroso y eran frecuentes los sucesos en el mismo. "Es el peor sendero de las islas"⁴⁷ le comentó el guía a la visitante británica Olivia Stone (1995 [1883]:266) cuando se disponían a subirlo. La descripción que la viajera realiza del mismo es muy precisa: *El sendero, cuya anchura variaba entre tres y seis pies, se ha construido excavando y barrenando el acantilado. En algunos lugares ha sido construido y, en otros, excavado en la roca. El suelo es de piedras oblongas, colocadas de forma que el borde superior de cada una está ligeramente más alto que el borde inferior de la frontal. Esto ofrece un punto al que los cascos de los caballos pueden agarrarse, tanto al subir como al bajar, e impide que se deslicen, como lo harían si no fuera por esta disposición. Al subir por este camino de pavimento uniforme nos parecía, a la fuerza, que estábamos subiendo por una pared inclinada. Las curvas eran frecuentes y cerradas. A veces en las curvas se había excavado un hueco mayor de modo que, de cruzarse con otros, habría suficiente espacio para pasar, ya que en el sendero no era muy seguro o posible hacerlo. Por supuesto, subimos en fila india.* También Samler Brown (2000 [1889]:398) recomienda que *Los turistas que sean nerviosos deberían evitar ir por esta ruta.*

Esperilla, Vueltas del Pino y Los Moralitos, hasta llegar al poblado de Los Corchos y a la Plaza de Candelaria, para continuar desde allí, ya dentro del Valle, hasta el pago de El Golfo (Quintero, C., 2001:127-128). Carballo Wangüemert (1990 [1852]:174) se sorprende del trazado señalando que *parece mentira que por entre estos desfiladeros se haya abierto el hombre un camino para descender: el horror del precipicio está disimulado, sin embargo, pues el uno y el otro lado del camino están cubiertos por espeso y frondoso monte de brezos, hayas y mocanes, cuyo follaje no nos permite medir la inmensa profundidad sobre que nos hallamos suspendidos.*

⁴⁶ Desde allí, también después de rezar a la Virgen, se comenzaban a bajar las muy pendientes calzadas denominadas de la Virgen de los Ángeles, pasando luego por La Jarilla, La Vuelta Grande y El Descanso del Vicario, hasta llegar al pequeño caserío del Barranco de la Breña, por donde se accedía al interior del Valle ... De Valverde a El Golfo o viceversa por este camino de Tibataje, se tardaba aproximadamente lo mismo que por el de Jinama, unas cuatro horas (Quintero, C., 2001:128-129).

⁴⁷ Stone, O., 1995:265.

Aparte de estos dos caminos que la comunicaban con Valverde, la comarca del Golfo tenía otros tres senderos de entrada y salida de menor importancia: el camino de San Salvador, el camino del Derrabado y Risco de Sabinosa y el sendero que comunicaba Sabinosa con La Dehesa.

El camino de San Salvador se utilizaba fundamentalmente por los habitantes del Pinar para acceder al valle. *Se atravesaba la cumbre y se bajaba por el jable de Mequena, la piedra de Dos Hermanas, San Salvador y la Hoya Pequeña, hasta llegar al lugar de Las Toscas, por donde se accedía a El Golfo* (Quintero, C., 2001:129). El camino del Derrabado y el Risco de Sabinosa lo utilizaban los vecinos de Sabinosa para acceder a sus cultivos, monte arriba, a la fuente de Mencáfete y a las cumbres⁴⁸. Por último, se ascendía a La Dehesa también por el camino que subía los riscos de Sabinosa por el Lomo del Trébol hasta dar en El Cres, desde donde se dirigía a la Ermita de los Reyes.

La comarca de La Dehesa siguió dedicándose en estas fechas, casi en exclusiva a la ganadería. Su territorio lo recorrían multitud de sendas y veredas, entre las que destacaban, aparte de la vía comentada que la unía a Sabinosa, la que venía de la meseta de Nisdafe y que pasaba por Las Asomadas, el Bailadero de las Brujas, la Cruz de los Reyes y Bintó, bajando por la montaña del Humilladero hasta la ermita de los Reyes⁴⁹.

Esta red principal la completaba una profusa red de caminos de menor entidad que comunicaban pequeños caseríos entre sí, o las zonas de medianías con los sectores costeros y algunos embarcaderos.

En el siglo XIX disponemos de las primeras referencias directas a los caminos y a sus características. La documentación aporta datos como el del número de caminos, los puntos de inicio y finalización, la longitud, el ancho y las morfologías que presentan. El interés decimonónico por el inventario de la red y por el estado de las vías responde, además de al propio gusto por la información estadística, propio de la época, a la intención fiscalizadora de la Administración, que consideraba fundamental su mantenimiento y progreso para lograr el

⁴⁸ *En el Derrabado el camino se bifurcaba en dos; ambos iban a la cumbre, uno por Bintó y el otro por Jananita, continuando este último por la Cruz de los Reyes y la fuente de El Julán hasta El Pinar* (Quintero, C., 2001:129).

⁴⁹ *Es, en su mayor parte, el que aún hoy recorre la singular peregrinación de nuestra Bajada de la Virgen de los Reyes cada cuatro años* (Quintero, C., 2001:130).

desarrollo económico. Sin embargo, en el caso de El Hierro estos últimos objetivos no fueron satisfechos. No existió la preocupación por la construcción de obras públicas, por lo que la conservación de la red sufrió todo tipo de avatares, los inherentes a la falta de continuidad en la labor, a la ausencia de una voluntad clara de llevarla a cabo y a la escasez constante de fondos económicos en qué basarla. Las peculiaridades del relieve, con la existencia de zonas morfoestructurales difíciles de adaptar al trazado y conservación de los caminos, gravaban de forma extraordinaria el coste económico de las reparaciones, al tiempo que las lluvias de los meses invernales devenían en un constante destrozo de las vías.

Entre las fuentes de información camineras destacan la estadística publicada en el *Diccionario estadístico administrativo de las islas Canarias*, de Pedro de Olive, de 1865, el *Itinerario descriptivo militar de España. Tomo VIII. Islas Baleares y Canarias*, de 1866 y, sobre todo, los datos publicados en el *Boletín Oficial de la Provincia de Canarias*, el 6 de mayo de 1868. Como podemos observar se trata de informaciones que se proporcionan en un intervalo temporal de tres años escasos.

Pedro de Olive aporta los siguientes datos:

Figura V.67 Longitud, ancho y número de caminos de El Hierro en 1865

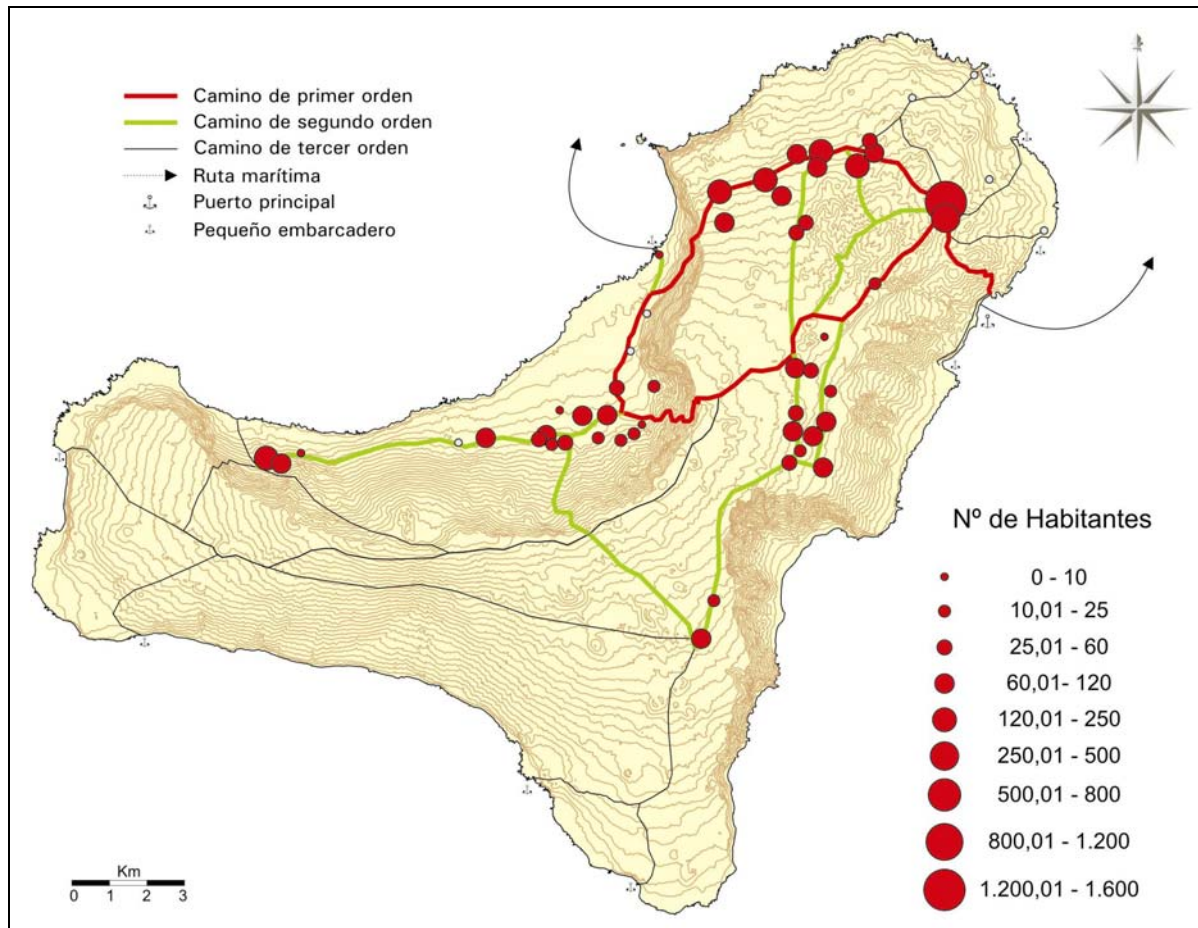
Longitud · Leguas.	Costo.	LATITUD DE LOS CAMINOS												Número total de camino s
		24 piés	18	17	16	15	14	12	10	9	7	6	1	
11	287.000	-	-	-	-	4	-	2	-	-	-	-	-	6

Fuente: P. de Olive, 1865:528.

En este cuadro se relacionan seis caminos, 4 de 15 pies, 4,2 metros de ancho, y 2 de 12 pies, 3,36 metros, aunque no se detallan ni su denominación ni su recorrido. Estos anchos son propios de caminos carreteros, que en El Hierro apenas se desarrollaron en el conjunto de la isla, por lo que suponemos que esta amplitud de los senderos corresponde al ancho medio, medidas adaptadas al paso de los numerosos ganados. En general, el escabroso relieve y las pendientes elevadas dificultaban la realización de los caminos de carros. La

longitud total de los caminos era de 11 leguas, lo que viene a representar 60,5 kilómetros aproximadamente⁵⁰. Esto supone únicamente el 2,4% del total del Archipiélago en esa fecha, que posee una red de 2.469,5 kilómetros.

Figura V.68 Distribución de la población según P. de Olive, 1865

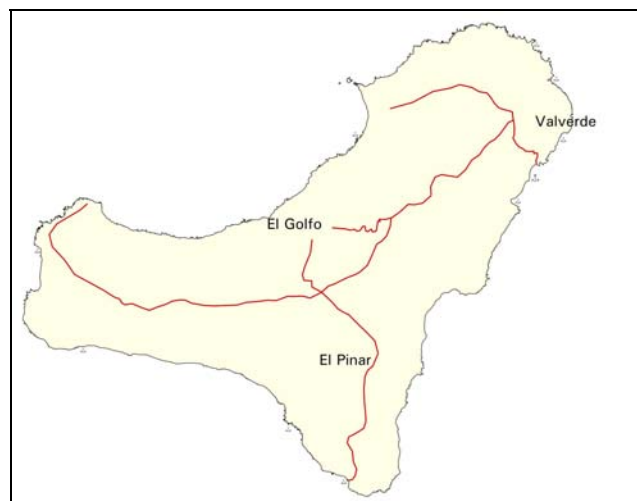


En la figura anterior, V.68, se aprecia la distribución de la población según los datos de Olive y el desarrollo de la red de caminos a mediados del siglo XIX. El anillo tradicional que unía Valverde con Isora, El Golfo y los pueblos del norte se complementaba con dos ramales, el del Puerto de La Estaca y el que se dirigía a El Pinar. El resto de los caminos de herradura o de las veredas comunicaba la isla poblada con los parajes más alejados y despoblados del Sur y con La Dehesa. El patrón de asentamientos y comunicaciones comentado en las etapas

⁵⁰ La legua común equivale a 5,5 kilómetros (Lobo, M., 1989:67).

anteriores aparece consolidado como un modelo de escaso dinamismo y funcionalidad. El Depósito de la Guerra en su *Itinerario descriptivo militar de España. Tomo VIII. Islas Baleares y Canarias* de 1866 proporciona las características principales de tres rutas que tienen una longitud total de 90,5 kilómetros. Como se ve en la figura V.69 la descripción del trazado de las vías responde a la estrategia de aprovechar las rutas existentes para dominar/comunicar la globalidad de la isla y no a los sectores más utilizados o mejor conservados. De ahí que aparezca un camino que vertebra la isla por su parte central, que salía del Puerto de La Estaca y que, pasando por Valverde, la comunicaba con el Cabo de La Dehesa, al oeste. De esta ruta salía un ramal que, por la bajada de Jinama, unía a la misma con el pago de Tigaday en El Golfo. Aparte de esta vía principal había otras dos. La primera comunicaba la capital con Guarazoca, al norte, y la segunda cruzaba la isla de norte a sur, uniendo Los Llanillos, en el valle de El Golfo, con el Puerto de Naos, pasando por El Pinar. En general los caminos eran de herradura, entre dos y tres metros de ancho, y se hallaban en mal estado, dificultando un tránsito fluido. Destaca además la referencia a la función del Puerto de Valverde como el mejor fondeadero de la isla, aunque de escasa funcionalidad, y que servía para el tráfico de cabotaje con las islas de La Gomera y Tenerife. Esta información la aportamos en el Documento 14 del Anexo

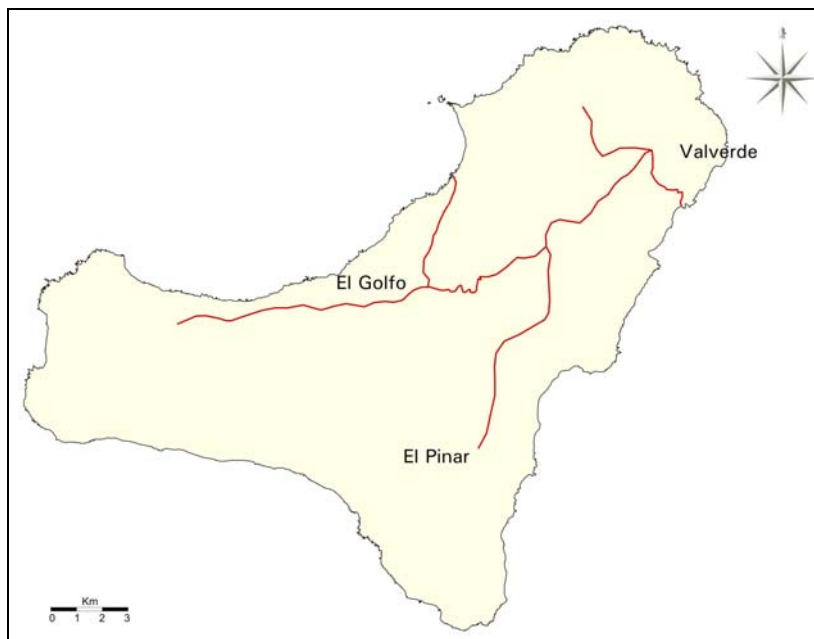
Figura V.69 Red de caminos de El Hierro según el Itinerario... (1866)



Por último en el *Boletín Oficial de la Provincia de Canarias* del 6 de mayo de 1868 se relacionan seis caminos, describiendo pormenorizadamente sus principales características:

La información aportada por el ayuntamiento de Valverde sobre sus caminos vecinales responde a criterios administrativos y de utilidad. Sus 62,3 kilómetros de vías unían la Villa con los núcleos de población más importantes del municipio insular y con los embarcaderos, por tanto eran los más utilizados. Partiendo de Valverde los senderos se dirigían a los pueblos del norte, al puerto de La Estaca al este; a Sabinosa al oeste y a El Pinar al sur. Se completa la relación con la unión de Frontera con su puerto en Punta Grande. La Dehesa y El Julan, la tierra de los pastores, aparecían como comarcas aisladas, sin vías de comunicación, y bajo el cuidado de la administración municipal. La escasa anchura de los mismos, entre tres y cuatro metros, denota la poca funcionalidad económica que tenían, ya que apenas permitían el tránsito de las personas y de las bestias cargadas, siendo especialmente difícil el tráfico de carretas o carruajes. Esta información la detallamos en el Documento 15 del Anexo

Figura V.70 Red de caminos de El Hierro según el BOPC (1868)

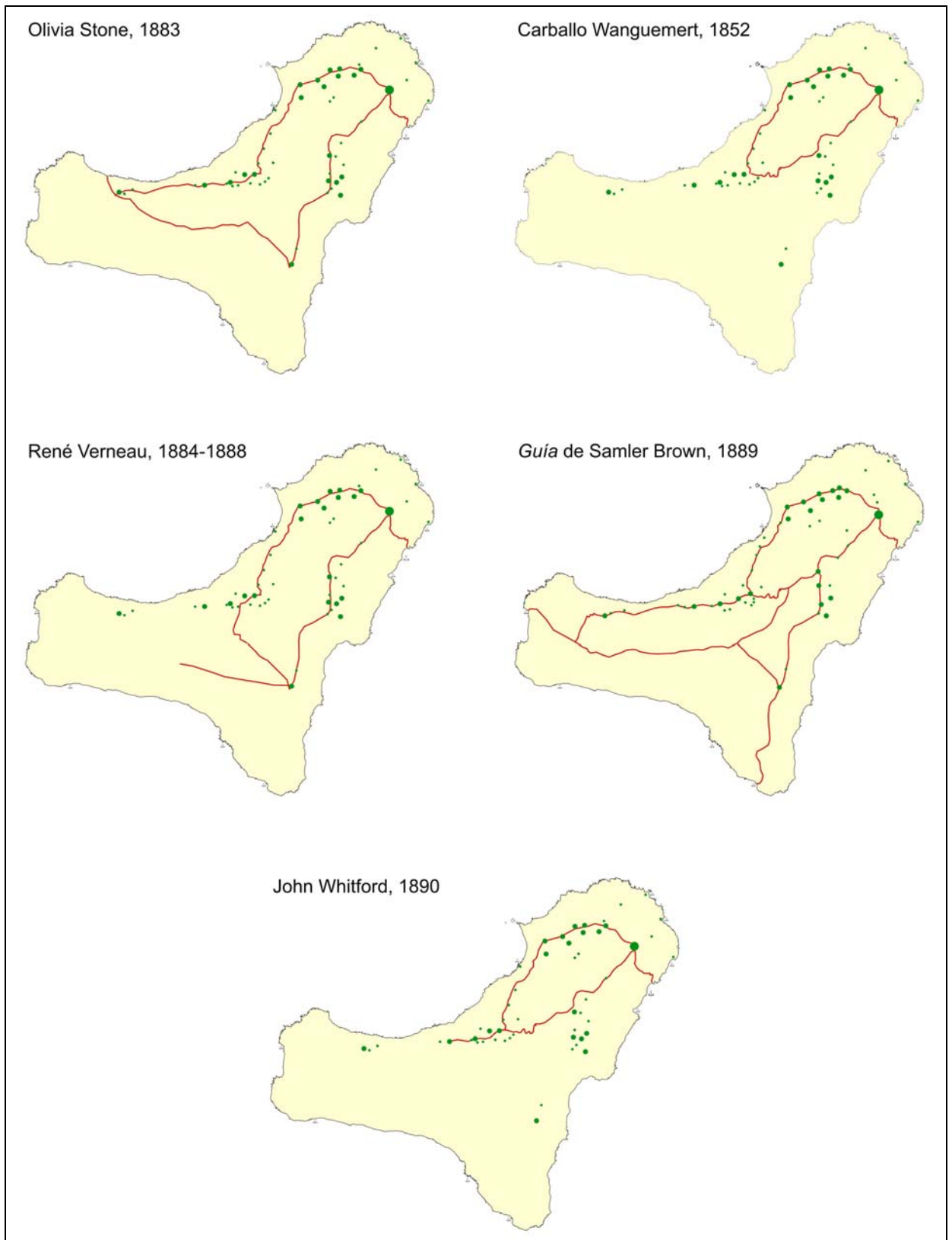


Los datos aportados en los años de 1865, 1866 y 1868 son muy similares en cuanto a la longitud y al ancho de las vías, describiéndonos la situación de una isla que, en general, contaba con escasos recursos, con poca población y que se hallaba deficientemente comunicada a través de senderos angostos y en mal estado.

Aparte de los datos estadísticos, contamos con las descripciones de los viajeros que visitaron la isla durante el siglo XIX y que aportaron valiosas observaciones sobre los caminos y otros aspectos económicos y sociales. Destacan los relatos de Olivia Stone, de 1883, de Carballo Wangüemert, de 1852, de René Verneau, de entre 1884 y 1888, y de John Whitford, de 1890. También de 1889 es la *Guía* de Samler Brown, que destaca por la información sobre los itinerarios, características, trazados, tiempos y costes. En general, la isla fue poco visitada y cualquier viajero era recibido con expectación. Los arrieros se transformaban en los guías del territorio y en pocos días conducían a los visitantes por toda la isla⁵¹. Los datos y las impresiones de estos viajeros ratifican el aislamiento económico y social de los herreños aún en esta etapa de la historia. Las rutas que siguieron aparecen cartografiadas en la figura V.71.

⁵¹ *No existen carreteras pero los caminos reales a lo largo de la meseta, que tiene una altitud media de unos 2,000 pies, son hermosos y presentan algunas dificultades. Es posible ver lo más bonito de la isla en dos o tres días* (Samler Brown, A., 2000 [1889]:396).

Figura V.71 Trayectos recorridos por diversos viajeros del siglo XIX



Como se observa en las figuras V.73 y V.74, en el siglo XIX no se producen cambios de relevancia. El trazado permanece y se consolidan las vías asociadas a los sectores de nueva ocupación, sobre todo en la vía que une Frontera con Sabinosa, en la que los asentamientos se consolidaron en este momento, perdiendo el carácter de ocupación estacional que tenían. Se contaba con un itinerario circular principal que unía Valverde con San Andrés, El Golfo y los pueblos del norte, del que partían las tres vías tradicionales. La que enlazaba la capital con su puerto; otra que unía la misma con El Pinar y, en tercer lugar, el camino que ponía en comunicación Frontera con Sabinosa, estructurando la red comarcal del valle de El Golfo. Estas vías principales completaban un sistema más denso en el norte y más abierto en las comarcas ganaderas del sur y del oeste, que eran recorridas por caminos secundarios y por múltiples sendas o veredas.

Figura V.72. Valverde, 1890-1895



Figura V.73 Red de caminos de El Hierro en el Siglo XIX

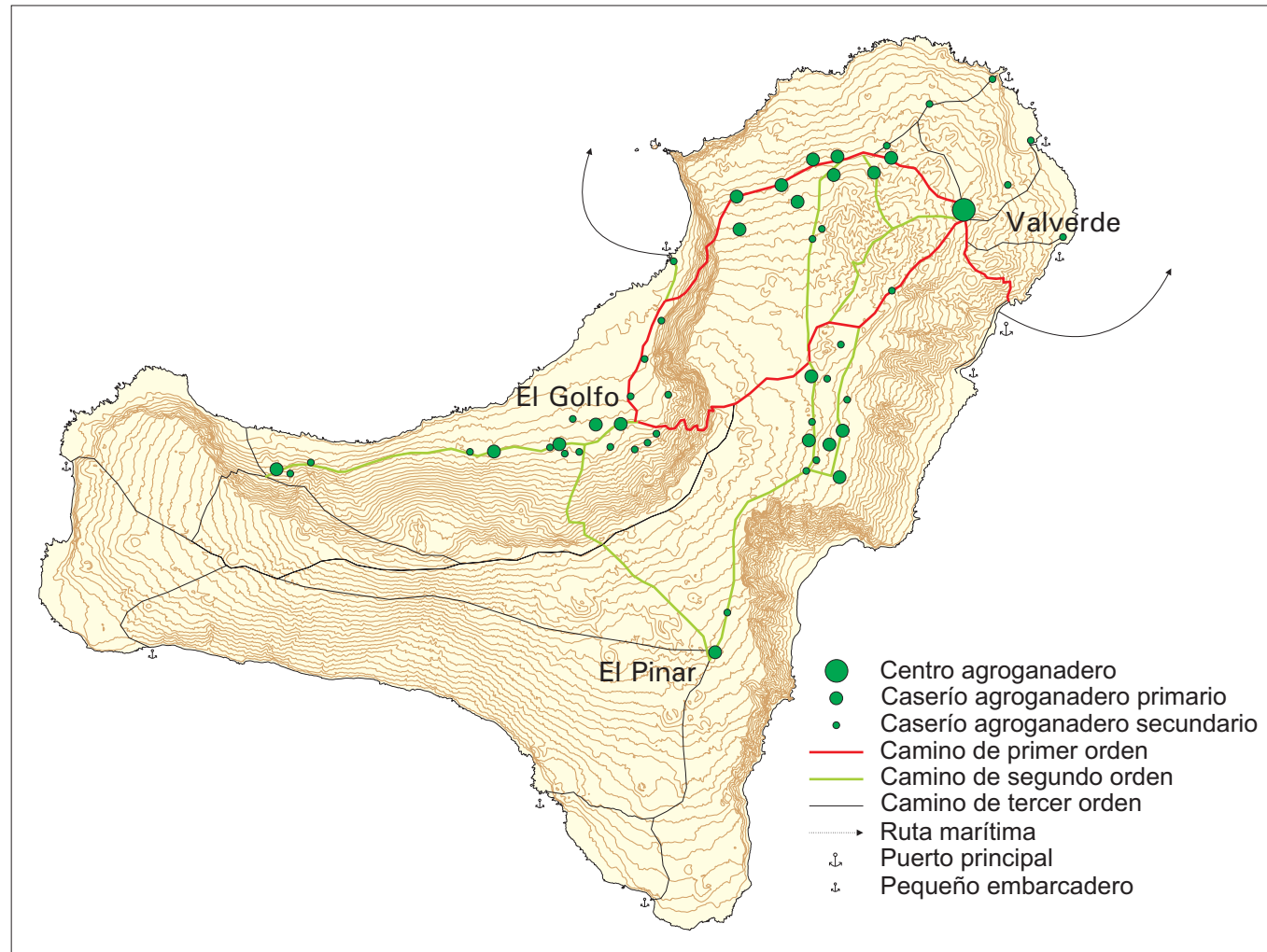
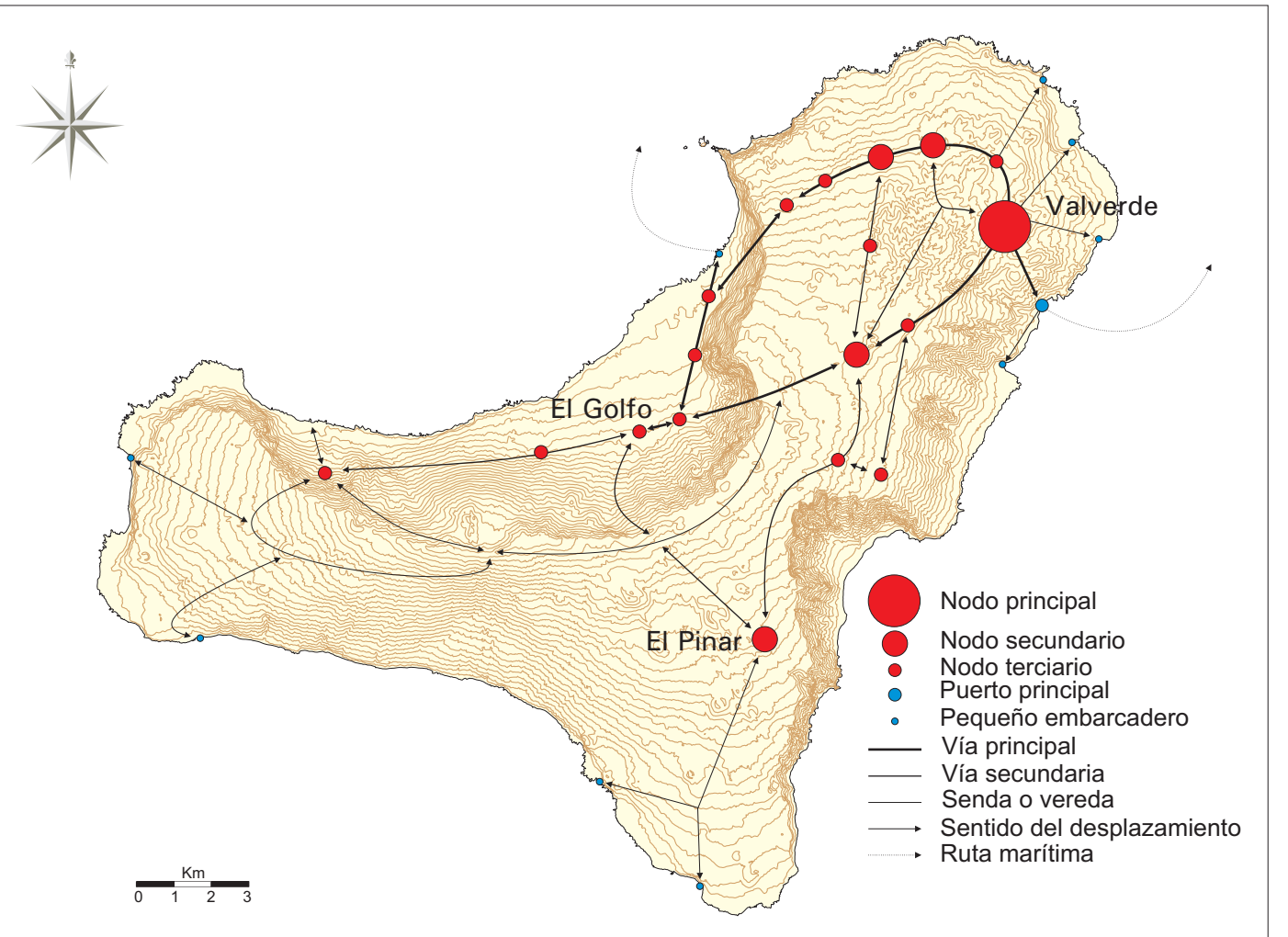


Figura V.74 Esquema de comunicaciones terrestres de El Hierro en el Siglo XIX



En general, se trata de un trazado centrado en la permanencia de unos ejes históricos que unían los núcleos principales, desde el siglo XVI. El grado de conectividad de la red poseía en El Hierro grandes desequilibrios, lo que llevaba aparejado un desigual desarrollo socioeconómico de la Isla, facilitando un relativo progreso del norte insular y el atraso del sur y del oeste. El estudio de la accesibilidad del territorio se realiza a partir de diferentes criterios, condicionantes físicos, medios de transporte, estado de la red. El análisis de todos ellos nos permite concluir que era escasa la accesibilidad que proporcionaba la red, prácticamente desde el XVI hasta finales del XIX. Por tanto, también era escaso el servicio que la red brindaba al territorio, fundamentalmente, en cuanto a los canales de exportación de ciertos productos que sustentaban el desarrollo económico insular.

V.3.4 La isla interior: análisis final

El análisis de los caminos tradicionales de El Hierro no ha sido un tema de investigación que haya sido abordado en profundidad en estudios anteriores. Sin embargo, nos ha parecido necesario realizar esta aproximación para entender mejor la evolución de la articulación territorial de la isla y para conocer las claves de su estructura actual.

Para reconocer la configuración y evolución de la red desde el siglo XV hasta principios del siglo XX fue necesario que estudiásemos los principales elementos que determinaron las características de los trazados: las peculiaridades del medio físico, la disponibilidad de recursos, así como el uso que de los mismos ha realizado la sociedad insular y que han sido definitivos para el desarrollo de las vías de comunicación.

La influencia del medio físico es bastante perceptible en la configuración de la red, en la etapa preeuropea y, después de la conquista siguió siéndolo, aunque en esta segunda etapa, también influyó la propia dinámica del modelo de ocupación histórica del territorio. Son sumamente relevantes cinco aspectos de orden físico: la propia conformación insular, la juventud de sus materiales geológicos, el elevado gradiente altitudinal de la isla, lo que junto a su escasa

superficie determina unas elevadas pendientes, y la configuración de sus costas. La estructura triangular de El Hierro, debida a la convergencia de tres edificios lineales que entran en contacto en el sector central insular, determina la aparición de un relieve caracterizado por la oposición ladera-llano, que determina la configuración de la red de comunicaciones terrestres. Básicamente, facilita las comunicaciones paralelas a las cotas de medianías y cumbres, limita las paralelas a una costa muy escarpada y las longitudinales costa-cumbre. Todo ello, junto con las fuertes pendientes, define un territorio muy compartimentado, de fuertes contrastes y de una gran diversidad de formas, que originan la actividad volcánica constructiva y los procesos erosivos. Se dibuja, por tanto, un esquema que diferencia dos comportamientos, uno anular en el norte, y otro longitudinal en el sur y oeste, zonas en las que la meseta central y las cumbres funcionan como encrucijadas.

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 redujera el impacto de las peculiaridades de esta conformación orográfica en beneficio de la mejora de los caminos.

Por otra parte, los recursos naturales supusieron la base sobre la que se modeló el paisaje antrópico. La valoración de las potencialidades del medio natural fue fundamental para la distribución de la población y de los asentamientos y, en consecuencia, para el trazado de las diferentes vías de comunicación. Éstas enlazaban esas entidades de población y facilitaban la explotación de las áreas que disponían de recursos imprescindibles para la economía agropecuaria. En este sentido, la localización de los diferentes recursos constituyó un factor esencial en la estructuración de la red de comunicaciones.

En El Hierro los recursos más importantes, agua y suelos, se localizaban, fundamentalmente, en los sectores de las medianías del norte, en íntima correspondencia con las vegas agrícolas y con la meseta, mientras que los recursos medios se asociaban a las áreas de cumbres, y los recursos bajos a las zonas de costa. Ello determina que en los sectores medios de la isla, vinculados a las comarcas de recursos altos, la malla de caminos se densificase mientras

que en el resto las vías eran menos numerosas y de menor 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, determinaron las líneas de comunicación entre entidades, la accesibilidad y los diferentes flujos de personas y mercancías. El desarrollo de las comunicaciones terrestres estaba asociado, por tanto, a las áreas más pobladas. Por esto, secularmente, el sector del nordeste ha estado mejor conectado que el resto de la Isla, zona que permaneció casi incomunicada durante mucho tiempo.

En este escenario se desarrollaron a lo largo del tiempo una multitud de caminos que podemos clasificar en diferentes tipos en función de diferentes características, como su uso, construcción, morfología o propiedad. Así, se puede hablar indistintamente de caminos reales, vecinales, serventías, caminos agrícolas, ganaderos, forestales; todos ellos se unían mediante una infinidad de veredas que cruzaban la isla.

La historia caminera herreña comienza con los caminos preeuropeos. En líneas generales, en una isla que ve condicionada su ocupación antrópica por la difícil orografía de las zonas costeras y la mayor disponibilidad de recursos de las zonas de medianías y cumbres, el entorno de la meseta central se convierte en la unidad territorial natural capaz de proporcionar los recursos y el espacio necesarios para el desarrollo de las entidades poblacionales y, al mismo tiempo, para permitir las comunicaciones medianías-cumbre y medianías-costa, a través de vías paralelas a las zonas cumbre, consiguiendo mantener, de esta manera, un sistema basado en la autosuficiencia ganadera y recolectora.

De acuerdo con estos presupuestos, la red aborigen se dibuja como un esquema de comunicaciones cerrado, basado en la dominancia de los centros principales del nordeste, que encuentran en la propia medianía diversos núcleos secundarios que les facilitan la comunicación con aquellas zonas dotadas de recursos en los que ellos son deficitarios, y del espacio suficiente que el sistema necesita para su mantenimiento y desarrollo. Por tanto, el proceso de formación de una red primitiva de senderos viene determinado por una dinámica endógena, que se origina bajo la influencia de factores internos, como son los

condicionantes físicos, la distribución de recursos, la propia evolución de la población, la distribución de los núcleos poblacionales y las transferencias de personas y mercancías que se producen entre los mismos.

La sociedad preeuropea, 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 las medianías del norte al interior, a las cumbres y a las costas. 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.

Tras la conquista, se produjeron importantes cambios. La red de comunicaciones terrestres se transformó y, aunque muchos de los caminos fueron reutilizados, se abrieron nuevos senderos y cambió, sustancialmente, tanto la morfología como la funcionalidad de la red, que se adaptó a un nuevo sistema de explotación territorial. La incorporación de la isla al ámbito europeo supuso un cambio en el modelo de poblamiento, rigiéndose ahora el proceso de colonización por la acción de factores exógenos que apostaban por la combinación de la actividad ganadera y agrícola. La mayor parte de la isla se dedicó a la actividad pastoril mientras que se habilitaron nuevas vegas para el cultivo al norte. Sin embargo, no pudo desarrollarse un modelo de explotación agraria dirigido hacia la comercialización de productos en el exterior, dado que El Hierro no presentaba las necesarias condiciones para el cultivo del azúcar.

Valverde se convirtió en el punto sobre el que se rearticuló la estructura de asentamientos. Junto a la Villa, y bordeando el monte verde, se desarrolló una nueva red de núcleos, de carácter secundario, en la comarca de Barlovento y, en menor medida, en Asofa. Al introducirse una nueva cultura, tecnológicamente superior, se intervino en el medio directamente y a las nuevas herramientas se sumaron nuevos medios de transporte (animales de carga o tiro y carretas). Esta transformación generó una malla de caminos que articulaban el sector más poblado de la isla, el nordeste. Desde ellos partían los caminos secundarios que comunicaban estos puntos con el interior y con los sectores de montaña. Por último, cerraba la red una multitud de sendas y senderos, unos reutilizados y

otros de nueva factura, que enlazaban los caminos principales con el resto de las zonas de la isla. Esta trama caminera no se complementaba con una red desarrollada de puertos y embarcaderos, ya que las comunicaciones marítimas desempeñaron un papel secundario en un esquema que respondía a una dinámica regida por factores económicos internos.

En resumen, la red de caminos del siglo XVI se hallaba condicionada morfológicamente por las características orográficas de la isla, toda vez que, pese a los avances tecnológicos y socioeconómicos, su escaso desarrollo impedía superar esas barreras. Por otra parte, su estructura respondía a la estrategia de explotación agroganadera, adaptándose en su trazado, morfología y estado a la misma, por lo que no se conseguía una comunicación terrestre fluida y muchos sectores se mantenían aislados, casi incomunicados.

Durante los siglos XVII y XVIII la red de asentamientos creció y se consolidó, especialmente hacia El Pinar y El Golfo. Del mismo modo, la red de caminos se reforzó y sentó las bases de la estructuración definitiva del siglo posterior. Los caminos reales más importantes del siglo XVIII fueron el resultado de la evolución y potenciación de los antiguos senderos. La intensificación de la agricultura, el aumento de la población y el consiguiente aumento de los caseríos contribuyeron a ello. En el nuevo esquema, la red mantuvo los mismos ejes históricos que estructuraron las comunicaciones en la etapa anterior. Valverde siguió actuando como foco desde donde partían los caminos más importantes y, al mismo tiempo, adquirieron mayor relevancia los caminos secundarios, ya que fueron usados, en su mayoría, como vías de penetración hacia las nuevas tierras del sur y del valle de El Golfo. En general, los cambios en la red se reconocen dentro de cada una de las comarcas naturales, pues fueron los núcleos de aquéllas las que apoyaron directamente su transformación, al unir esos centros con los nuevos caseríos. En definitiva, en el Antiguo Régimen se consolidaron los patrones de comunicación establecidos tras la conquista, sus ejes históricos y sus nudos de enlace.

En el siglo XIX no se produjeron grandes cambios. En cuanto al trazado, se abrieron vías asociadas a los sectores de nueva ocupación. El estado de los senderos mejoró algo, a causa de los nuevos medios y herramientas

constructivos y de la mayor preocupación política por su mantenimiento. Los Ayuntamientos “cargaron” con la realización de los trabajos más importantes de apertura y conservación de los caminos, encontrándose con numerosas dificultades para llevarlas a cabo, fundamentalmente por su penuria económica.

En consecuencia, El Hierro afrontó la entrada al siglo XX con una red de caminos terrestres poco desarrollada, que sostenía débilmente el desarrollo del mercado interno y que descansaba en un itinerario circular principal que unía Valverde con San Andrés, El Golfo y los pueblos del norte, y del que partían tres vías de interés. Una primera que enlazaba la capital con su puerto; otra que unía la misma con El Pinar y, en tercer lugar, el camino que ponía en comunicación Frontera con Sabinosa, estructurando la red comarcal del valle de El Golfo. Estas vías principales completaban un sistema más denso en el norte y más abierto en el sur y oeste, ya que en esta comarca se mantenían los usos ganaderos, que tan sólo exigían de senderos funcionales.

En general, se trata de un trazado estable a lo largo del tiempo, centrado en la permanencia de unos ejes históricos y de unos nudos de comunicación que se habían diseñado en el siglo XVI. La evolución de la red estuvo claramente marcada por la disponibilidad técnica y por el desarrollo socioeconómico. El grado de conectividad de la red, ligado a la accesibilidad de los núcleos y a la movilidad de la población, presentaba en El Hierro grandes desequilibrios, lo que llevaba aparejado un desigual desarrollo socioeconómico, favoreciendo el progreso del norte insular y el atraso del sur y del oeste. Por tanto, el servicio que la red le ofrecía al territorio era cuanto menos escaso.

A lo largo del siglo XIX y durante las primeras décadas del siglo XX, con mayor intensidad, la repuesta a las dificultades económicas insulares, en un medio que poco o nada proporcionaba, derivó en un proceso de emigración masivo. El hambre y la penuria obligaban a sus gentes a marchar lejos en busca de un futuro mejor. Si resumimos, El Hierro es una isla abrupta, pequeña, poco poblada, señorial, con escasos recursos y periférica desde el punto de vista de su papel en el marco económico regional.

El panorama descrito explica que, como señalábamos al principio de este capítulo, la primera carretera que se terminó en El Hierro lo hiciera muy

tardíamente, en 1926. A su vez, la infraestructura de comunicación de mayor envergadura, el túnel que comunica el norte de la isla con el valle de El Golfo por Las Puntas, se ha realizado ya en el siglo XXI, en el año 2003, concretamente. En medio de estas dos fechas emblemáticas en la historia de la red viaria insular, se fueron construyendo poco a poco carreteras y caminos vecinales, que fueron acercando los pueblos herreños⁵². Sin embargo, este proceso constructivo no estuvo exento de problemas y vicisitudes; como anécdota, V. Acosta destaca que *en 1932 el Cabildo Insular adquirió un pequeño camión para realizar las obras [del camino vecinal El Golfo-Sabinosa], el cual hubo de ser desembarcado por Punta Grande, totalmente desmontado. Siendo trasladado posteriormente a las obras de la carretera de Sabinosa. Al finalizar la obra el vehículo abandonaría el Valle del Golfo de la misma forma como llegó, o sea, a través del embarcadero de Punta Grande, para desde allí trasladarlo hasta el Puerto de La Estaca, desde donde se llevaría a las obras de construcción de la carretera central de la Isla* (Acosta, V., 2003:318).

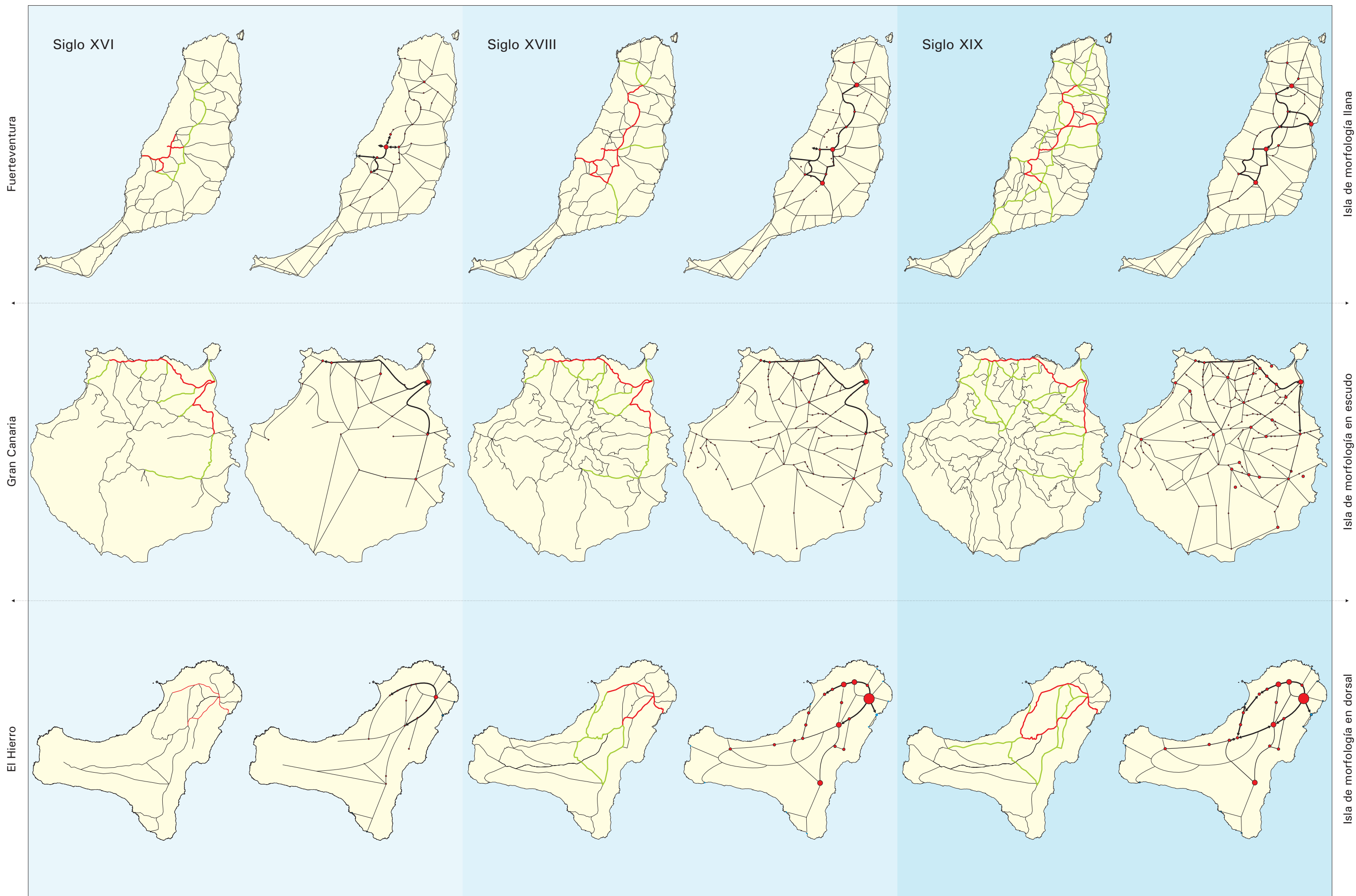
A modo de síntesis, hemos de concluir que, hasta hace unos pocos años, el escaso grado de evolución y dinamismo de la red viaria de El Hierro y las dificultades de su población para superar la situación de autarquía de su economía, establecieron entre sí una relación de causa efecto. La penuria generalizada impedía el desarrollo de las comunicaciones y la deficiencia que presentaba la red repercutía en un menor grado de articulación espacial. Este círculo vicioso impidió, durante mucho tiempo, que se lograra una necesaria cohesión social y territorial, condición indispensable para el progreso de los pueblos.

A continuación presentamos en la figura V.75 el resumen de la evolución de la red de caminos terrestres de las tres islas que representan los distintos modelos definidas. Fuerteventura ejemplo de una red con morfología de isla llana, además de ser una isla grande, de baja altitud, bajos recursos, escasa población, periférica y señorial. Gran Canaria, con una red de morfología en escudo, es una isla grande, alta, muchos recursos, bastante población, central y

⁵² V. Acosta en su obra de 2003, *El Hierro (1900-1975): apuntes para su historia*, detalla el proceso de formación de la red de carreteras y caminos vecinales de la isla con gran profusión de datos.

realenga. Y, por último, El Hierro, que representa las islas con morfología de la red de tipo dorsal, es un territorio pequeño, de altitud media, escasos recursos, baja población, periférica y señorial.

Figura V.75 Cuadro resumen de las redes camineras y esquemas de comunicaciones de las tres islas analizadas



VI. UNA MIRADA AL PRESENTE: EL CAMINO DE ELEMENTO FUNCIONAL A ELEMENTO PATRIMONIAL,
EL CASO DE SANTA MARÍA DE GUÍA DE GRAN CANARIA



Caldera de los Pinos de Gáldar, 1962

VI. UNA MIRADA AL PRESENTE: EL CAMINO, DE ELEMENTO FUNCIONAL A ELEMENTO PATRIMONIAL, EL CASO DE SANTA MARÍA DE GUÍA DE GRAN CANARIA

Los caminos son parte viva de nuestro paisaje, que siendo de propiedad pública en la mayoría de los casos, permiten el desarrollo de muy diversas actividades. Su papel de corredores entre las distintas unidades paisajísticas del territorio los hace ejes fundamentales en el estudio y disfrute del mismo.

En este capítulo se intenta dar una dimensión aplicada a este trabajo, tras la diversidad de escalas de análisis que hemos utilizado. Nos acercamos ahora hasta el ámbito local, profundizando en algunos de los aspectos que tan sólo se habían insinuado en los apartados anteriores. La finalidad que perseguimos es la de tratar de comprender el conjunto del fenómeno y los detalles que refuerzan el carácter patrimonial de la red. Como reza el título de este epígrafe, consideramos al camino como un elemento antes funcional y ahora patrimonial, por tanto vivo, expuesto a otros usos y otros valores. Con este acercamiento vinculamos el patrimonio al pasado, a la historia, a los recursos que hemos heredado y que hemos de legar a las futuras generaciones. El patrimonio es, además, una utilización de la historia, un rescate de elementos del pasado desde el presente, que se ponen a disposición del interés general.

No se trata aquí de hacer un estudio sobre la evolución de la red caminera en un contexto municipal concreto, nos proponemos en cambio evaluar el volumen del recurso camino y detallar sus características en una unidad administrativa local, el municipio. Se trata de poner una herramienta metodológica al servicio del rescate de un recurso público.

Con este objetivo se seleccionó el municipio de Santa María de Guía de Gran Canaria por los motivos que ya expusimos en el apartado dedicado a la metodología en el capítulo I, básicamente, su localización al norte de la isla, su gran tamaño, su numerosa población, su posición en la jerarquía insular como

cabecera comarcal y partido judicial y, fundamentalmente, por la diversidad de paisajes que se extienden de mar a cumbre y que recorre una red caminera peculiar.

VI.1 La red de caminos de Santa María de Guía

El trabajo comenzó con la consulta sistemática del archivo municipal, un fondo documental de gran valor, con el fin de encontrar las pistas necesarias que el pasado deja para explicar el presente. Además, se realizó una exhaustiva recopilación y utilización de material cartográfico, fotográfico (aéreas y ortofotos) y, sobre todo, una intensísima labor de campo, realizando numerosísimas entrevistas, sobre todo a pastores y a antiguos arrieros.

Se estableció posteriormente una estrategia basada en fichas apoyadas en el trabajo de campo. Mediante una serie de salidas, se estudiaron y cartografiaron los diferentes trazados a escala 1:5.000. El objetivo era simple, inicialmente, inventariar y cartografiar la red de caminos del municipio. La ficha tipo se diseñó para detectar las principales características morfológicas, estado actual y usos de los mismos. La labor de indagación se concluyó inventariando 166 caminos que en total tienen una longitud de 201,6 kilómetros¹. Las fichas de cada uno de los caminos y el resto de la información trabajada no la detallamos en el Anexo debido a su envergadura. Pretendemos acercarnos a la visión aplicada de la investigación de los caminos exponiendo la metodología desarrollada y las principales conclusiones tanto analíticas como propositivas.

¹ Esta cifra se trata de una medida planimétrica, la real hubiera supuesto al menos un año más de trabajo. En cualquier caso esta cifra es perfectamente válida para el objetivo marcado que es el de la evaluación del fenómeno. En el Documento 16 del Anexo detallamos las características de los 166 caminos.

Figura VI.1 Ficha nº 1 del Inventario de los caminos de Santa María de Guía

Inventario de los caminos localizados en Santa María de Guía de Gran Canaria

Denominación: CAMINO REAL DE LAS PALMAS A GÁLDAR

RCMA: 001

Datos técnicos

Longitud: 6.530 metros **Punto de inicio:** San Felipe **Punto final:** Becenfil de Guía

Ancho: Máximo: 5 metros. Mínimo: 1 metro. Medio: 3 metros **Pendiente:** 10°

Piñra: Carretera: 181 metros **Pista:** 305 metros (pavimentada) 2.155 metros (tierra) **Tierra:** 1.869 metros **Empedrado:** 365 metros.

Descripción del recorrido

Se trata del camino más antiguo del municipio y el único que posee la categoría de Camino Real. Forma parte del camino que comunicaba Las Palmas capital con Gáldar. Comienza en San Felipe, límite municipal con Moya. Posteriormente asciende progresivamente por la lancha Cuarta de Silva, en los alrededores de los hornos de Silva, hasta llegar a Llano Negro, lugar donde se aleja de la costa para dirigirse hacia Gáldar, casi paralelo al actual trazado de la carretera de Silva, desde el lindero de esta aproximadamente a la altura del Albarén de la Virgen. En este punto toma la dirección hacia Barrio Cuatro Caminos y Pinca La Falda, finalizando en Becenfil a la altura de La Máquina, límite municipal con Gáldar.

Estado del camino

Actualmente, salvo pequeños tramos, se encuentra en buen estado casi en su totalidad. Conserva el antiguo empedrado al comienzo de donde realmente se le conoce como Cuarta de Silva, aunque en progresivo deterioro del mismo. A partir de aquí, el camino es de tierra a excepción de pequeñas secciones con la carretera asfaltada de Silva y La Atalaya, además de un pequeño tramo asfaltado que adquiere la altura de la Costanera, donde se le conoce como Guineo.

Itinerario de recorros

Seguendo la dirección y sentido de Las Palmas-Gáldar nos encontramos en las proximidades de El Conde de Valdeán, el Tegner, Almagorán y cuevas Canarias de El Gallego, pasando posteriormente por las Cuevas Canarias de Barranco Hondo.

Imágenes






Localización



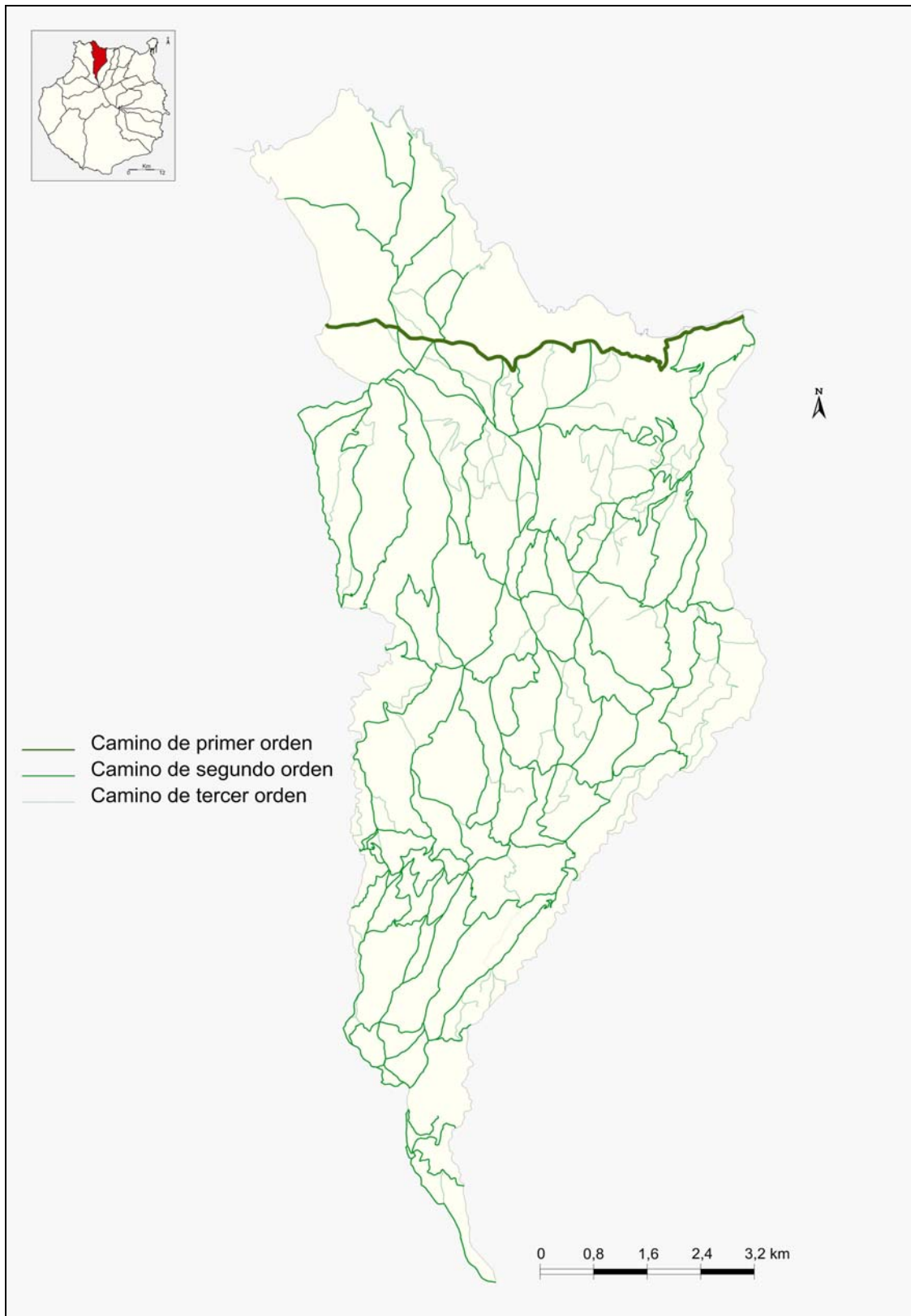
La localización cartográfica de los caminos inventariados, figura VI.2, muestra como el territorio aparece perfectamente estructurado, sin que apenas quede un trozo de terreno sin comunicación. Una intrincada red de senderos recorre toda la geografía municipal del norte a sur y de este a oeste, uniendo pueblos, casas aisladas, terrenos de cultivo, pastizales y bosques. Sin embargo, esta aparente anarquía locacional adquiere un sentido si analizamos la jerarquía de la red.

Podemos diferenciar entre caminos de primer, segundo y tercer orden, atendiendo a sus características morfológicas y funcionales. Destaca sobre todo el eje histórico que ha estructurado desde finales del siglo XV hasta el presente las comunicaciones no sólo del municipio de Guía sino de todo el norte insular, el camino real Las Palmas-Gáldar. El camino real del Norte cruza el municipio de

oriente a occidente por el sector costero. Tenía un ancho de entre 4 y 6 metros de media y era apto para el tráfico de carretas, excepto en tramos en que era necesario traspasar las mercancías de carretas a camellos y viceversa, como sucedía en el tramo denominado "Cuesta de Silva", una cuesta de enorme pendiente, denominada "reventón". De hecho, vertebraba el tráfico mercantil de la vega de Guía-Gáldar y de los productos de las zonas medias y altas.

De esta línea medular partían los ejes secundarios que enlazaban la costa con los caseríos, zonas de cultivo y áreas ganaderas de las medianías y cumbre. Son los caminos de costa a cumbre, casi siempre de herradura y de un ancho medio de entre 2 y 4 metros. Aprovechan los filos de los lomos para progresar en altura, enlazando las laderas y los fondos de barrancos con numerosas sendas y veredas transversales, al mismo tiempo que conforman la red de caminos tercer orden. Estas vías terciarias tenían un ancho de entre 1 y 2 metros y eran las vías de servicio a núcleos aislados, pequeñas fincas o recursos aislados. Por tanto, se conforma una estructura clásica de la vertiente norte de las islas, en la que una vía principal que se localiza en la costa o inmediaciones estructura toda la malla de caminos de servicio a la comarca agrícola, caminos que unían la cabecera comarcal con los núcleos agrícolas de las medianías y eran la puerta de acceso a las cumbres del interior. El esquema funcional se completa con el camino que lleva a un pequeño embarcadero, aunque en el caso de Guía, las malas condiciones del mar en esta costa del norte y el difícil acceso que el litoral acantilado posee desaconsejaba su utilización de forma generalizada.

Figura VI.2 Mapa de de caminos de Santa María de Guía



VI.2 El mapa de la red de caminos municipal según tipos de firmes

El reconocimiento de la red caminera del municipio nos obliga a considerar los distintos tipos de firme que los caracterizan en la actualidad. Por ello, no debe resultar contradictoria la referencia a tipos de acabado que exigen un nivel tecnológico que no se desarrolla hasta bien entrado el siglo XX. Nos referimos, concretamente, a las vías asfaltadas, pavimentadas y a la modificación de la anchura de los antiguos caminos. Sin embargo, hemos omitido aquellos trazados que han sido acometidos en el último siglo y que no corresponden a vías preexistentes, es decir, que no ocupan el itinerario de las vías camineras tradicionales (nuevas pistas forestales, nuevos caminos agrícolas asociados al cultivo del plátano...)

La tipología de los firmes que se detallan responde al proceso de construcción y transformación de los senderos desde la etapa anterior a la conquista de la isla hasta el momento presente. Hacemos alusión a los firmes cuando diferenciamos entre las diversas superficies por las que discurren los caminos. Para ello hemos optado por distinguir entre:

- **Asfalto:** Aquellas vías de comunicación que por su uso frecuente y mayor tránsito han sido asfaltadas y ensanchadas a un mínimo de 4 metros. En su mayoría de titularidad pública. Este tipo de vías reflejan la preexistencia de otros caminos que, dado su papel estratégico, son aquéllos que recibieron las inversiones necesarias para su adaptación a los nuevos medios de transporte.

- **Pista pavimentada:** Superficie generalmente acondicionada con hormigón o piedra. Comparte características de anchura mínima con las anteriores, sin embargo obedecen en la mayoría de los casos a vías de titularidad privada o caminos, que han derivado en un mayor uso y han sido mejoradas para el tránsito de vehículos o maquinaria agrícola con el fin de facilitar el acceso a caseríos y pequeñas entidades de población.

- Pista de tierra: Superficie de tierra, con afloramiento rocoso o cualquier otro árido sin consolidar. También comparte la anchura mínima con las anteriores, no obstante se trata de vías que se utilizan para comunicar las carreteras principales con fincas agrícolas, ganaderas o pozos, aunque en la zona de medianías altas y cumbre son fundamentalmente pistas forestales.

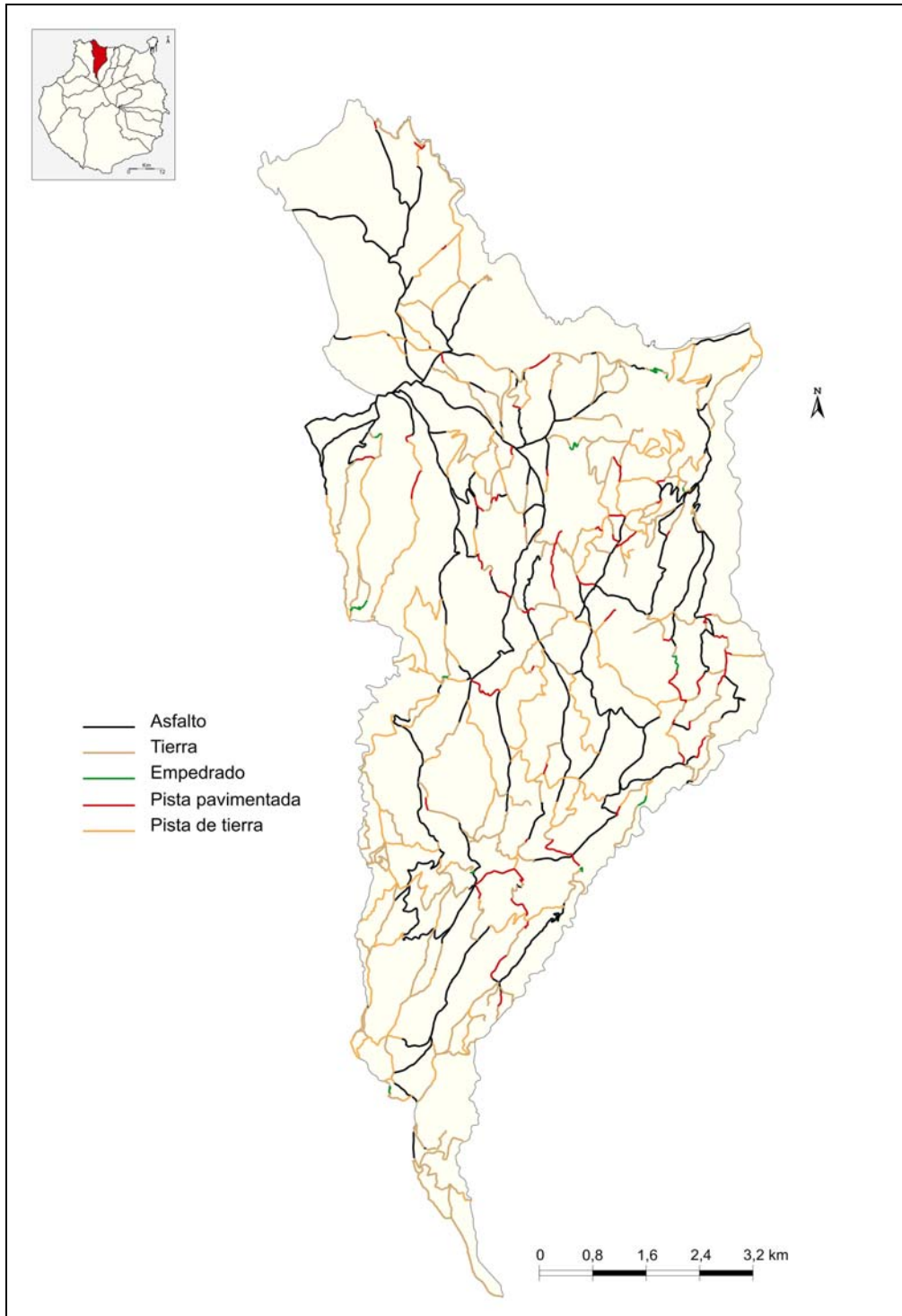
- Tierra: Incluye a todas aquellas veredas, senderos, etc., que poseen un ancho mínimo de un metro (incluso menos), con superficies que van desde la tierra suelta a cualquier tipo de árido sin consolidar o hasta afloramientos rocosos.

- Empedrado: Uno de los más importantes desde el punto de vista etnográfico e histórico. Normalmente conforman subtramos de caminos que se localizaban por regla general en zonas de pendiente pronunciada, por donde el tránsito de bestias, ganado y transeúntes era importante y dificultoso, para lo cual se hacía este tipo de obra mejorando el agarre o adherencia al camino. Los anchos pueden ser diversos, dependiendo de la importancia de la vía en la que se encuentren, oscilando entre uno y cuatro metros.

Esta variedad tipológica viene dada porque gran parte de los caminos lógicamente se han adaptado al tráfico rodado, más concretamente al de automóviles por lo que los firmes de asfalto y las pistas de tierra son de los más abundantes.

En la siguiente figura observamos su distribución espacial.

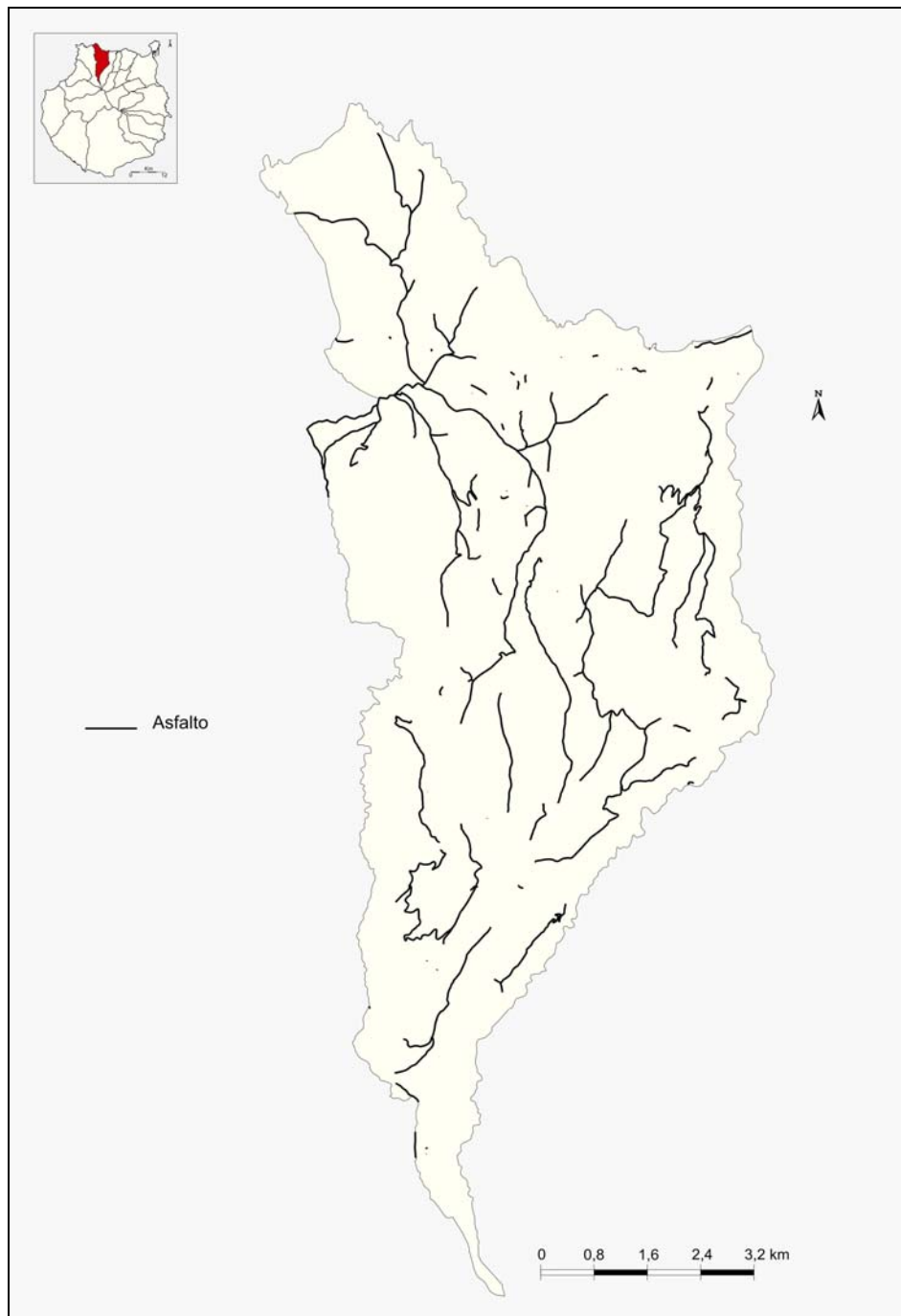
Figura VI.3 Mapa de caminos de Santa María de Guía según tipo de firmes



A continuación analizaremos la distribución municipal de cada uno de los firmes en función de su mayor o menor presencia.

- Firme Asfalto

Figura VI.4 Mapa de caminos de Santa María de Guía de firme Asfalto

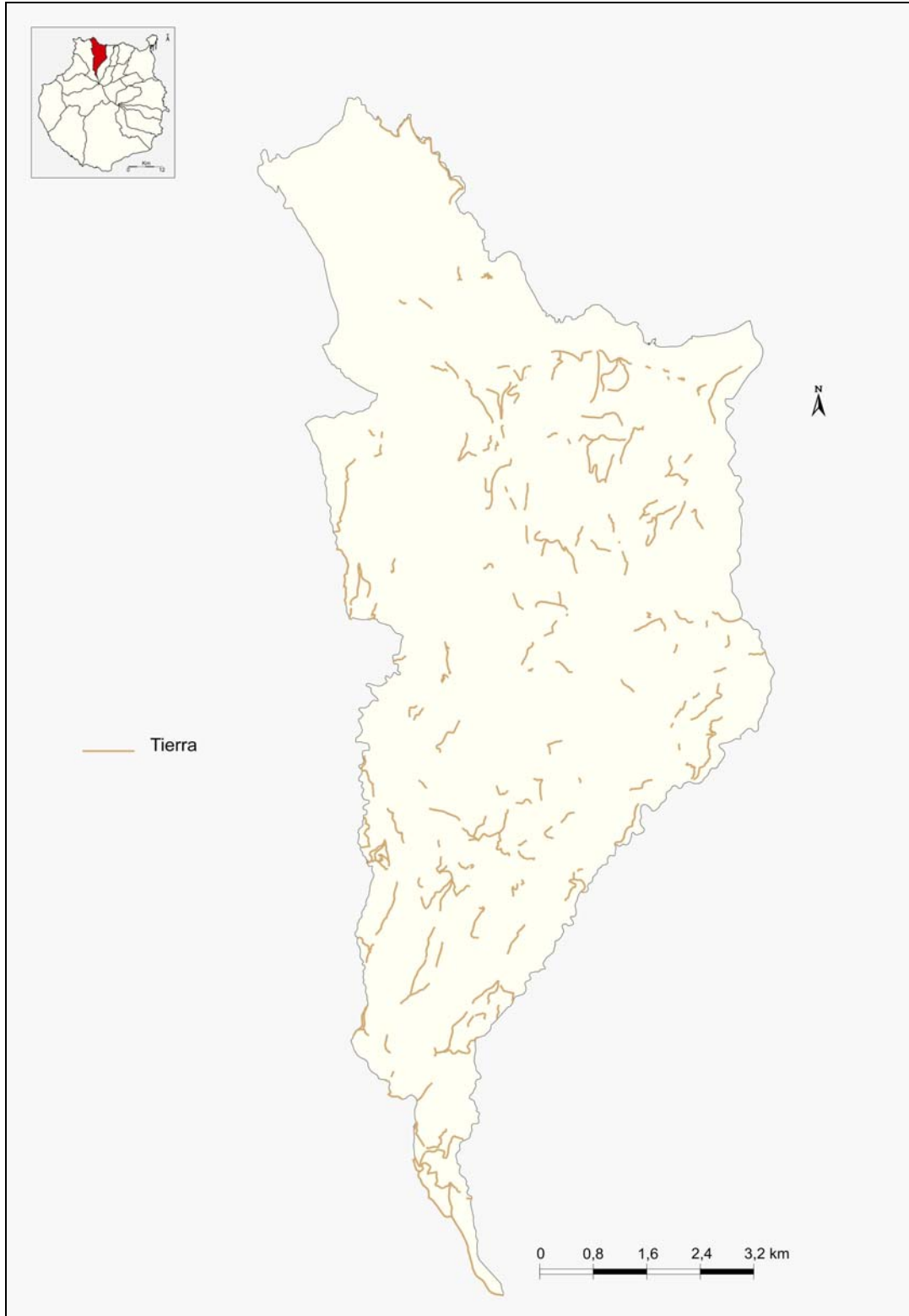


El predominio del asfalto, con casi unos 70 kilómetros de longitud, radica en el paulatino crecimiento y desarrollo del municipio en las últimas décadas. El asfaltado de las vías de comunicación está en relación directa con el desarrollo de los medios de transporte, el crecimiento de las poblaciones y el mayor volumen presupuestario destinado a estos fines por parte de las distintas administraciones competentes. Por tanto, la conectividad entre los diversos núcleos del municipio y la accesibilidad a los mismos se ha visto notablemente incrementada.

En el mapa de vías asfaltadas resalta la morfología radioconcéntrica de esta red que parte del centro histórico y urbano de Santa María de Guía hacia los distintos pagos y pueblos del municipio y en todas las direcciones, perdiendo notoriedad cuanto más nos alejamos del propio núcleo. Por otra parte, entre las características a destacar observamos que el predominio de las vías asfaltadas se circunscribe a aquellos caminos más antiguos y que juegan un papel primordial en las comunicaciones en el municipio. En la franja costera casi la totalidad de las vías están asfaltadas, debido al fenómeno localizado en esta zona baja de la agricultura intensiva de exportación, ligada a un mayor asentamiento poblacional. No obstante, a partir de la línea marcada por el antiguo camino real hacia las medianías y llegando a las estribaciones cumbreñas, los tramos de asfalto discurren atravesando longitudinalmente los principales lomos de norte a sur, casi a la perfección, encontrando en estas zonas discontinuidades más frecuentes en lo que respecta a esta tipología de firme. Pequeños subtramos de asfalto transversales a los lomos forman parte de las comunicaciones que se ramifican de los diferentes pagos y pueblos demográficamente más densos.

- Firme Tierra

Figura VI.5 Mapa de caminos de Santa María de Guía de firme Tierra



En segundo lugar y con algo más de 65 Km. del total, observamos un predominio casi por igual al del asfalto en lo que respecta a las vías de tierra. Ello deriva de la abrupta morfología y orografía del territorio municipal (sobre todo a partir de las medianías), además son en su mayoría las vías de comunicación más antiguas de Santa María de Guía. Este factor viene precedido del tipo de crecimiento en las poblaciones fundamentalmente rurales del municipio, donde el aprovechamiento de las mejores tierras y zonas para el cultivo, por razones de pendiente y superficie agraria útil, provocaban la dispersión de las viviendas y edificaciones rurales, ocupando laderas y divisorias de aguas. Otro de los factores que influye en la mayor presencia de este tipo de firme se vincula a la antigua necesidad de realizar actividades como el pastoreo (desplazamiento del ganado), el aprovechamiento de la masa forestal (leñeo) y la búsqueda y obtención de un elemento tan preciado como es el agua.

Los desplazamientos se hacían fundamentalmente a pie y a lomos de una bestia de carga, de las cuales se disponía en casi todas las viviendas de la población rural. Por razones obvias, este tipo de medio de transporte no requiere de unas dimensiones mínimas para el tránsito, salvo los carruajes y vehículos de tracción animal utilizados hasta principios del siglo XX. Con ello, los individuos buscaban siempre la mejor forma de rentabilizar el tiempo empleado en sus desplazamientos, creando veredas que descendían al fondo de los barrancos para luego remontar los lomos, lo cual influía en el acortamiento de sus desplazamientos. Además, hemos de hacer alusión a la enorme facilidad que tenían los pastores de las medianías y cumbre para desplazarse por terrenos muy abruptos. Todo ello creó una intrincada red de caminos con este tipo de firme, que se desarrolló como se observa en la anterior figura por toda la superficie del municipio.

- Firme Pista de tierra

Figura VI.6 Mapa de caminos de Santa María de Guía de firme Pista de Tierra



El firme de pista de tierra, con poco más de 54 Km. de longitud total, supone en numerosas ocasiones una derivación de las veredas o caminos de tierra, ya que su origen está en el ensanche de las veredas y senderos (ya sean privados o públicos), para la mejora del tránsito de maquinaria agrícola y el paso de cualquier tipo de vehículo, de tracción mecánica o de tracción animal.

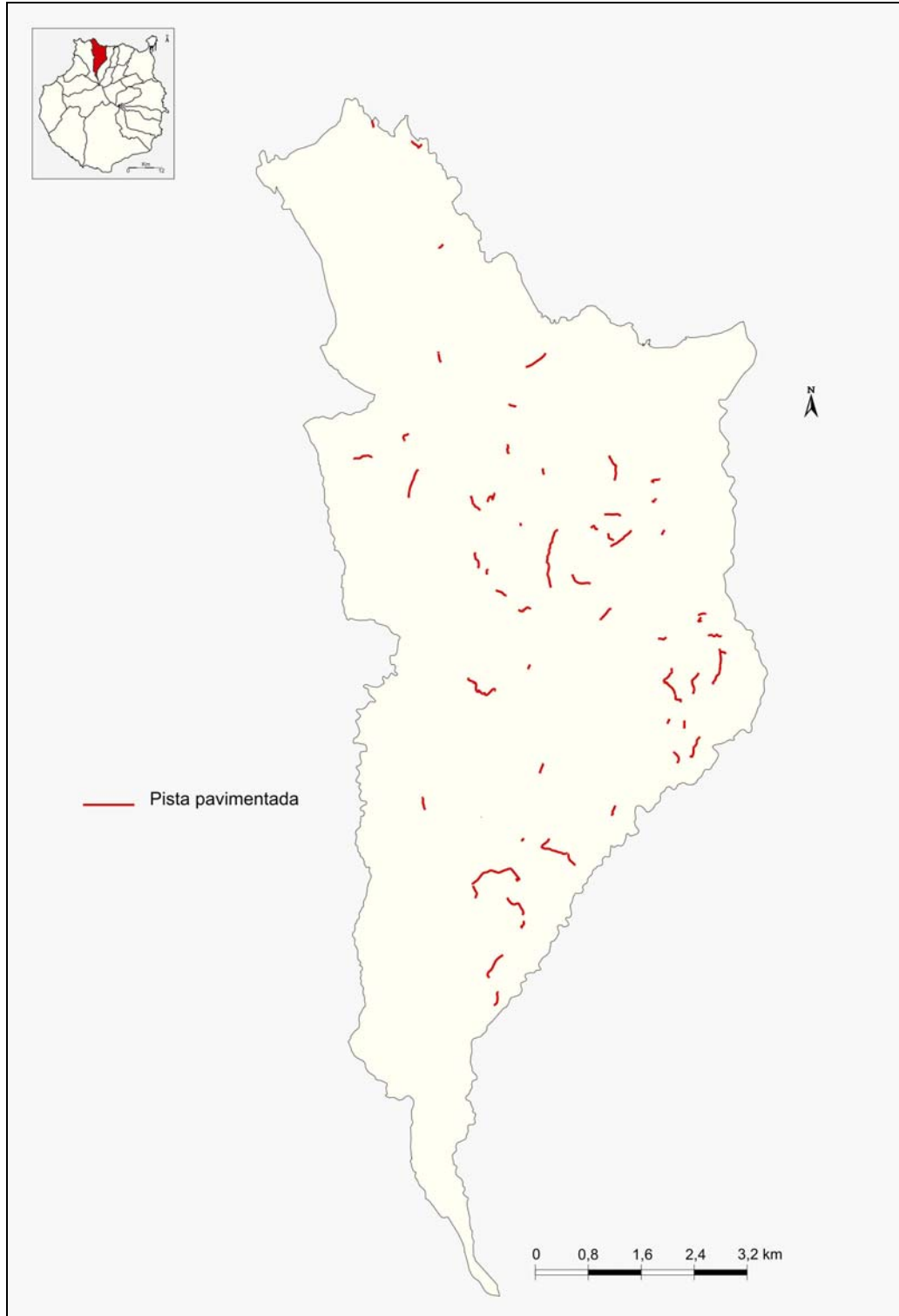
Su distribución por el municipio es muy amplia, salvo en el extremo noroeste de la costa y en algunas zonas puntuales. Este tipo de firme conforma tramos y subtramos que por regla general atraviesan y comunican los diferentes lomos del municipio de forma transversal. Los tramos de mayor tamaño los encontramos localizados en las medianías del municipio, los cuales suponen importantes vías de comunicación entre los diferentes pagos rurales y las fincas agrícolas que en ellos se encuentran. La mayor parte de estas vías de comunicación se han convertido en pistas de tierra para facilitar el flujo de mercancías agropecuarias de la zona.

En todo el municipio, podemos diferenciar básicamente dos agrupaciones de subtramos con estas características. Uno se encuentra localizado en las medianías bajas, constituyendo toda una red de pequeños tramos de caminos antiguos en desuso actualmente y casi desaparecidos. Existe una especie de vacío en cuanto a esta tipología de firme en la franja central de las medianías, nos referimos a todo el sector de gran potencial agrícola de medianías, con una agricultura intensiva de exportación y de mercado interior fuertemente capitalizada, la cual como apuntábamos anteriormente disfruta de una vías de comunicación mejoradas en cuanto a firmes y dimensiones.

El otro foco en el que se localizan estos firmes se sitúa en las medianías altas y en las estribaciones cumbreiras. Su explicación viene dada por la existencia de una actividad ganadera todavía importante en esta zona. Se trata de tramos pertenecientes a vías o caminos ganaderos que unen los pastizales entre sí. En el pasado, la figura de los cortijos agro-ganaderos fue fundamental para la contribución y creación de este tipo de vías de comunicación.

- Firme Pista pavimentada

Figura VI.7 Mapa de caminos de Santa María de Guía de firme Pista pavimentada

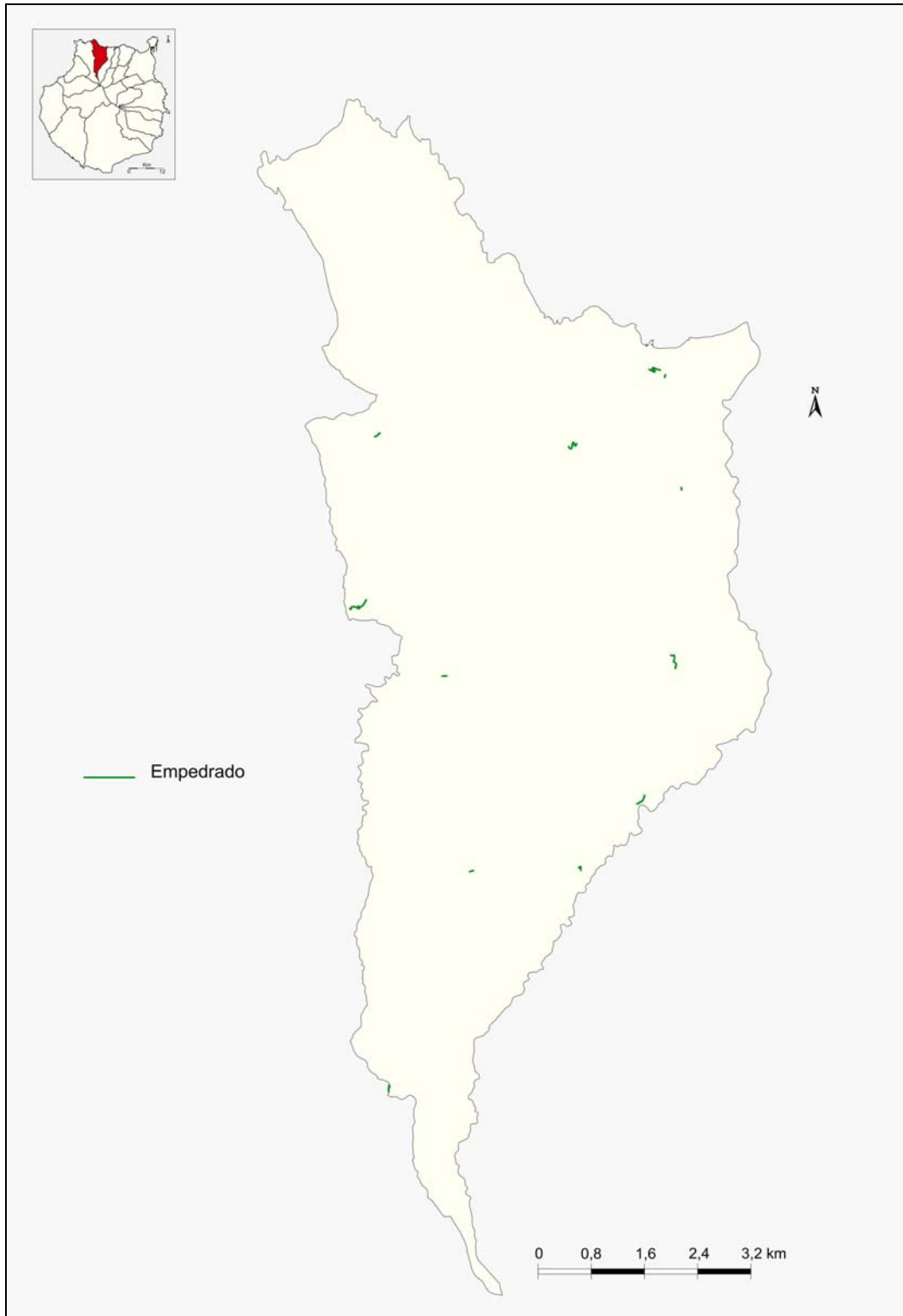


Con algo más de 12 kilómetros de longitud, los caminos con firme de pista pavimentada son la consecuencia de la transformación de la mayor parte de las pistas de tierra en carreteras de asfalto. Ello se debe fundamentalmente a una relación directa entre inversión económica y resultados. Es decir, el coste que suponía la realización de un metro de pavimento era infinitamente inferior al que pudiera realizarse en asfalto, tanto por la maquinaria necesaria como por el precio de la materia prima a utilizar. De esta manera, la conservación de muchos caminos ya en desuso y afectados por los agentes atmosféricos, sobre todo por la escorrentía superficial, fue prevenida con el pavimentado de varios de sus tramos. Habitualmente, encontramos este tipo de vías asociado a la propiedad privada, tales como servidumbres de paso y serventías de fincas agrícolas. Por otra parte, ha supuesto un recurso factible en las comunicaciones de núcleos de poca población y diseminados por el municipio, ejecutados por la administración pública local como respuesta a las necesidades de la población, lo cual ha supuesto a corto plazo una menor inversión para las arcas municipales y una solución viable y aceptada por los habitantes afectados.

En cuanto al mapa resultante del firme pavimento, podemos apreciar cómo se concentra entre la franja costera delimitada por el camino real de Gáldar-Las Palmas y el total de la zona de medianías bajas. Tiene menos presencia en la medianías altas y está ausente de las estribaciones cumbreiras. Se localiza de forma muy discontinua, en pequeñísimos subtramos y muy diseminados.

- Firme Empedrado

Figura VI.8 Mapa de caminos de Santa María de Guía de firme Empedrado



El empedrado alcanza en el municipio una longitud cercana a los 2 kilómetros, apenas el 0,9% del total. Esto viene a desmitificar la creencia popular que asocia camino real o tradicional a camino empedrado. El empedrado sólo se utilizaba en aquellas zonas de fuerte pendiente en las que la adherencia al firme era fundamental, sobre todo cuando hablamos del tránsito de bestias de carga, las cuales necesitaban fijarse al suelo al traccionar en las tramos de fuerte pendiente, sobre todo cuando transportaban mercancías y personas. Lo mismo sucede con las personas y el ganado conducido por cañadas y senderos ganaderos. También se empedraba el camino para conservarlo de los posibles destrozos que podían ocasionar las lluvias.

Como se observa en el mapa anterior, su distribución no responde a patrones establecidos, sólo las fuertes pendientes marcan su localización. Tenemos constancia de la pérdida acelerada de tramos de caminos empedrados por la falta de uso y de mantenimiento, no sólo importa la desaparición de este patrimonio, es más importante que muchas veces lo haga sin que siquiera sepamos que existe.

VI.2.5 El valor patrimonial de la red caminera

A modo de reflexión final toda la información caminera recopilada demuestra cómo las vías de comunicación tradicionales que no se han ido adaptando velozmente a las nuevas necesidades de transporte cambiando su morfología, han perdido su valor funcional primigenio pasando a tener un altísimo potencial patrimonial. El municipio de Santa María de Guía permite un juego casi ilimitado en cuanto a propuestas y usos futuros del trabajo aquí abordado. Sus condiciones ambientales, el patrimonio arqueológico, etnográfico y de recursos de todo tipo del que dispone, facilitan un elenco de propuestas que podemos detallar entre las siguientes:

- Optimización y divulgación del uso de la red de caminos aquí establecida para fines turísticos en lo que se refiere a la amplia oferta existente en cuanto a turismo rural, entre los que caben destacar: Senderismo, Asociaciones de Salto del Pastor, turismo ecuestre, alojamientos rurales, etc. Para ello sería fundamental colaborar con el Patronato de Turismo del Cabildo de Gran Canaria y las administraciones públicas vinculadas al sector, además de las diversas agencias y Tour operadores que trabajan en nuestras islas, facilitándoles y haciéndoles llegar todo tipo de información al respecto.

- Realización de un posible y futuro proyecto en el que se incluya la carta arqueológica del municipio, la carta etnográfica del mismo y la red de caminos tradicionales, donde también tienen cabida aquellas actividades realizadas en nuestro territorio (artesanales, agrícolas, ganaderas, etc.). Ello facilitaría la creación de itinerarios por los caminos de la red, a través de los cuales poder visitar los yacimientos arqueológicos del municipio y todo el importantísimo patrimonio etnográfico que poseemos.

- Obtener rendimientos en la línea de trabajo anteriormente mencionada en cuanto a la apertura en un futuro de la "Casa del Queso", instalada en las cercanías de Montaña Alta, justo en las medianías del municipio. Permittiéndonos crear con fines turísticos y pedagógicos rutas gastronómicas, un tipo de itinerarios en los que se incluyen visitas guiadas a explotaciones ganaderas; en ellas se podrá observar la elaboración de quesos artesanales y se podrán degustar los mismos. También se podrían planificar explicaciones guiadas por parte de técnicos especializados, pastores y maestros queseros de la zona en lo que respecta a los usos y costumbres del sector ganadero y su importante contribución al uso, creación y mantenimiento de los caminos tradicionales y vías pecuarias (pastoreo, mantenimiento de pastizales, especies utilizadas para la producción de quesos, trashumancia, etc.)

- Posible creación de un aula de la naturaleza a través de la cual cualquier tipo de colectivos pueda acercarse a la realidad de este municipio, por medio de la red de caminos inventariada, tanto por parte de estudiantes de diversos niveles de enseñanza, como investigadores y cualquier iniciativa popular de similares características. Apoyados en actividades didácticas programadas contribuiríamos a una buena oferta educativa y cultural, a la vez que conservaríamos nuestro patrimonio.

- Ofrecer al Ayuntamiento de Santa María de Guía un documento técnico a través del cual evaluar y considerar la reparación, señalización y conservación de nuestros caminos. Para ello podríamos basarnos en programas de financiación europeos para zonas rurales, como puede ser el programa LEADER.

- Incluir en las escuelas talleres financiadas por el Servicio Canario de Empleo, y en estrecha relación con cursos ya impartidos en lo referente al tratamiento de la piedra ornamental, la posibilidad de conservar una profesión tan antigua como importante: la de "maestro paredero". Se incluiría todo un programa que iría desde la enseñanza sobre las diferentes técnicas para la elaboración de muros de contención en los caminos y el conocimiento exhaustivo de las herramientas a utilizar, el tratamiento de la piedra previo a su colocación en la vía, enseñanza de las diferentes técnicas de empedrado tradicionales atendiendo a sus usos y categorías de los caminos, etc.

- Por último, intentar extrapolar dicho proyecto a un nivel superior al municipal, es decir, beneficiarnos de la posibilidad que nos ofrece el estar integrados en La Mancomunidad de Municipios de Norte de Gran Canaria. Cuando hablo de beneficios lo hago en alusión a la totalidad de los municipios que forman parte de dicho organismo. Con lo cual todos y cada unos de los puntos mencionados anteriormente, contribuirían al desarrollo turístico en el

que están puestas las miras de la propia Mancomunidad. En cuanto a objetivos turísticos y líneas de trabajo en este sector se refieren, fundamentalmente pensando en un desarrollo sostenible y la diversificación de la oferta turística en esta parte de la isla, la cual como todos sabemos no disfruta de ciertos potenciales como pueden ser las horas el sol y las grandes playas que caracterizan a los municipios del sur de la isla, en contraposición a ello tenemos un potencial diferente que está en alza, sobre el cual versan los objetivos a los que hacemos alusión: es decir rentabilizar nuestro paisaje, nuestras costumbres, el rico patrimonio etnográfico y arqueológico que poseemos y un largo etcétera.

De esta manera obtendríamos una interconexión de las vías de comunicación tradicional en el Norte de la isla, lo cual permitiría un amplio espectro de posibilidades encaminadas al desarrollo y conservación de nuestro patrimonio histórico y cultural. Los caminos reales se merecen un mejor trato que el recibido hasta ahora, no debemos permitir que se abandonen o aún peor que caigan en el olvido.

Figura VI.9 Camino de la Montaña de Guía



VII. CONCLUSIONES



VII. CONCLUSIONES

1.- Las Islas Canarias, a pesar de sus marcados rasgos diferenciales, participan de la lógica común de los procesos de colonización de los espacios insulares y su poblamiento se explica, básicamente, a partir de los denominados Modelo Mercantil de Vance y Modelo de Etapas de Desarrollo de Rostow-Taffe.

2.- La condición insular influye en el desarrollo diferencial de las redes camineras de Canarias, pudiéndose distinguir entre islas centrales e islas periféricas, lo que es un reflejo de la doble insularidad que se reconoce, por su condición archipelágica.

3.- Es posible elaborar modelos explicativos de redes camineras diferentes atendiendo a factores físicos (superficie, relieve, efecto archipiélago, disponibilidad de recursos naturales,...) e históricos (islas realengas- señoriales, centrales-periféricas, intereses coloniales diferenciados,...)

4.- El valor funcional de las vías de comunicación caminera se ha ido perdiendo al mismo tiempo que ha ido adquiriendo un elevado valor patrimonial. Por ende, se ha convertido en un activo para la planificación de actividades de ocio adaptadas a las modernas necesidades de nuestra sociedad.

5.- El desarrollo de los procesos de poblamiento, y por tanto, de la construcción de la red caminera, está condicionado por la distribución de los recursos insulares necesarios para satisfacer la demanda externa, reconocidos como tales por los pobladores que se establecen en las islas, a partir del siglo XV.

6.- En las fases iniciales de la colonización de las islas cuyo proceso de poblamiento se debió a la práctica de la navegación, la vía marítima condicionó el

desarrollo de la red caminera, pues ésta se organizó y se jerarquizó en función del establecimiento del asentamiento costero fundacional.

7.- En la historia de su poblamiento se reconocen cuatro grandes etapas que se corresponden con otros tantos modelos de ocupación y explotación de los recursos: a) Protohistórica, entre los siglos XI a.C. y IV d.C.; b) Aborigen, entre los siglos IV y XIII d.C.; c) Histórica, siglos XIII y XX; y d) Contemporánea. En estas dos últimas comparten destino con los cercanos archipiélagos de Azores y Madeira.

8.- A partir de la implantación del modelo económico puertofranquista, con el que la actividad exportadora experimentó una fuerte concentración en los puertos de las respectivas capitales insulares, se originó una reestructuración de la red viaria, que se organizó y jerarquizó sobre ellos.

9.- Basándonos en las características físicas e históricas más significativas se pueden diferenciar las islas orientales, antiguas, llanas, próximas entre sí, periféricas, de recursos medios, de agricultura de abastecimiento, de régimen señorial y medianamente pobladas; las islas de Gran Canaria, Tenerife y La Palma, ricas, altas, grandes, pobladas y realengas; y las de Fuerteventura. Lanzarote, Gomera y El Hierro, pobres, pequeñas, a excepción de la isla majorera, poco pobladas y señoriales. De entre ellas, Fuerteventura, Gran Canaria y El Hierro adquieren la condición de modélicas.

10.- Hasta 1860, año en que ve la luz el primer plan de carreteras, la red de comunicaciones terrestres de Canarias estaba configurada por estrechos y penosos caminos que habían surgido tras la colonización europea.

11.- Según el *Boletín Oficial de la Provincia de Canarias* (1868), y teniendo las debidas precauciones a la hora de admitir la validez de los datos, en Canarias

existían a mediados del siglo 357 caminos vecinales que configuraban una red de 2.230,9 kilómetros.

12.- Desde el punto de vista morfológico, los caminos de Canarias se pueden clasificar en: caminos de carro o carreteros, caminos de herradura y sendas o veredas. En función de la propiedad y la titularidad de la gestión y el mantenimiento, distinguimos los privados y de entre los públicos, los caminos reales, los caminos vecinales y las serventías. En cuanto a los usos, podemos hablar de caminos agrícolas, de cañadas y sendas ganaderas y de caminos y veredas forestales, entre otros.

13.- Los problemas económicos, sociales y los que imponía el medio físico hacen que la ingeniería caminera canaria vaya con un enorme retraso respecto a la peninsular. Por esta razón, las técnicas constructivas de sencilla ejecución son las más comunes y, entre ellas, las destinadas a solucionar los problemas de escorrentía y de contención de taludes.

14.- Un estudio de detalle de la red caminera en el momento de su consolidación nos permite apreciar que Lanzarote presenta una malla de caminos agrícolas y ganaderos que, apoyados sobre el trazado de las rutas naturales que aprovecharon los majos, llegaron hasta el siglo XIX sin apenas cambios. Los llanos, las vegas y fondos de valle acogen los caminos longitudinales que cruzan la isla y articulan la red caminera global.

15.- La red de comunicaciones terrestres de Fuerteventura se basaba en la estructuración territorial impuesta por las mayores aptitudes del ámbito central de la isla, donde se desarrollaban los asentamientos vinculados a las mejores vegas agrícolas, vegas que se disputaban el aprovechamiento ganadero y el agrícola. Los sectores costeros permanecieron bien comunicados pero despoblados, debido fundamentalmente a las incursiones piráticas que asolaron

estas tierras periódicamente, hasta el siglo XVIII. Por tanto, la red de caminos era densa pero atrasada morfológica y funcionalmente.

La contraposición llano-montaña y las reducidas pendientes configuran la compartimentación física de la isla. La mayor disponibilidad de recursos de los llanos interiores y de las cuencas de los barrancos, con unos mejores suelos y, sobre todo, con agua, condicionó históricamente la localización de un mayor número de asentamientos en estos sectores. Frente a estos espacios, los llanos encalichados, los malpaíses y las arenas desarrollaron un escaso poblamiento y se dedicaron fundamentalmente al pastoreo. En consecuencia, se desarrollaron las comunicaciones interiores y se limitaron las paralelas a la costa, lo que dio lugar a un esquema en el que se diferenciaban dos comportamientos, uno lineal en el interior, más dinámico, y otro perpendicular a éste, hacia los sectores costeros.

En Fuerteventura se desarrolló un esquema global de comunicaciones de gran amplitud pero de baja intensidad de uso. La isla no ofrecía grandes obstáculos a las comunicaciones pero los escasos efectivos poblacionales no consolidaron una red de caminos potente y estable. Por ello, aunque la cartografía nos informe de que la isla aparecía surcada por bastantes caminos y de que había un número considerable de puertos y embarcaderos, el balance es negativo, pues el número de vías no garantizaba la buena comunicación entre los diferentes núcleos y el estado de las mismas no facilitaba un tránsito continuo y estable.

La red primigenia se centró en torno al Macizo de Betancuria, lo que respondía a una estrategia territorial basada en la defensa militar de la isla. Betancuria es el nodo principal del que parten y al que llegan todas las vías. A lo largo del Antiguo Régimen se consolidó otro eje, el norte-sur desde La Oliva hasta Tuineje. La especialización cerealística primó el desarrollo de núcleos como La Oliva o Antigua, que se convirtieron en los nuevos centros económicos en torno a los cuales giraba toda la actividad mayorera. Esta línea guía determinó el sentido de la red insular, desde ese momento hasta la aparición a finales del

XVIII, y consolidación en el XIX, de Puerto Cabras, que volcó todo el sistema, por primera vez, hacia la costa, acaparando el protagonismo como nodo y capital principal de la isla.

16.- En Tenerife, la red viaria terrestre, que se configuró a partir del siglo XV, tuvo como objetivo principal enlazar, de la mejor y más rápida manera posible, los distintos centros productores con los puertos exportadores de Santa Cruz de Tenerife, Garachico y La Orotava. La red terrestre funcionaba tan sólo como auxiliar de la fundamental, que era la marítima, uniendo los núcleos de población entre sí y, lo que es más importante, con sus respectivos puertos. El emplazamiento del área La Laguna y su puerto, Santa Cruz, en posición excéntrica con respecto al resto del territorio, convertida en el eje preferencial de concentración de la población, dificultará aún más el establecimiento de relaciones intercomarcales, por lo que las facilidades de enlace con las áreas secundarias del territorio quedaron relegadas a un lugar marginal. Con posterioridad, la modernización de la infraestructura viaria de la isla, en el siglo XIX, favoreció a la fachada norte, dotándola de una vía de tránsito entre la capital y La Orotava mientras que el Sur de la isla, apesado por la orientación de su agricultura al abastecimiento de los mercados interiores, fue relegado en su comunicación con el puerto de Santa Cruz y con el resto de Tenerife, lo mismo que las tierras de Daute, en el extremo noroccidental.

17.- Gran Canaria ocupa una posición central en el Archipiélago. Por su forma circular y su perfil topográfico ha sido definida como una gran montaña cónica, un ejemplo paradigmático de isla en escudo. En consecuencia, las comunicaciones insulares se ven notablemente influidas por la orografía, que dificulta la circulación transversal. La disposición radial de las cuencas hidrográficas favorece la penetración costa-cumbre y permite la comunicación entre cuencas vecinas, a través de los llanos costeros y las degolladas interiores.

Tras la Conquista de Gran Canaria, se produjeron cambios fundamentales en

la red viaria. Aunque muchos de los caminos fueron reutilizados, se abrieron nuevos senderos y cambió sustancialmente tanto la morfología como la funcionalidad de la red. El esquema de comunicaciones bipolar de la etapa prehispanica se convierte en otro, con un foco de importancia único -Las Palmas, centro político y administrativo- del que parten los caminos principales: los dos caminos reales, uno que enlaza por el norte con Gáldar; y otro hacia el este con Telde. Durante los siglos XVII y XVIII la red de asentamientos crece y se consolida, especialmente desde los núcleos poblacionales, penetrando hacia el interior por los cauces de los barrancos. En el siglo XIX, la mayor presión demográfica favorece la apertura de nuevas vías, asociadas a los sectores de nueva ocupación, sin embargo, la red caminera se mantiene estable, dado que permanecen y se refuerzan los ejes y nudos de comunicación históricos. Mejora el estado de los caminos, a consecuencia de los nuevos medios y herramientas constructivos y de la mayor preocupación política por su mantenimiento. Las transformaciones más destacadas en la red las determina el trazado de las primeras carreteras, en la segunda mitad de este siglo, etapa que coincide con la construcción del Puerto de La Luz y de Las Palmas, el nuevo hito en las infraestructuras insulares, que reordenará, como nodo fundamental, la actividad económica finisecular y, por ende, la jerarquía de la red.

18.- La red de caminos tradicionales de la isla de La Palma se desarrolla formando un variado entramado de caminos agrícolas, ganaderos y forestales. Estas vías de comunicación se mantienen estables desde el XV hasta el XIX, ya que los senderos seguían el trazado ya utilizado por los aborígenes. Los lomos y laderas de barranco acogen los caminos de costa a cumbre que, a través de un complejo sistema natural de degolladas, comunican entre sí las distintas vertientes. La red sigue el esquema núcleo agrícola principal-comarca-puerto y la cumbre central asume su papel de encrucijada de caminos que articula el paso desde unas cuencas a otras. En la fase final de evolución, en el siglo XIX, La Palma cuenta con una red de senderos más densa en las vertientes norte y

centro y más abierta en el sur, con un camino de primer orden, de banda a banda, atravesando la dorsal, que une la capital y puerto principal de la isla, Santa Cruz de La Palma, con Tazacorte. Las vertientes que une esta vía constituyen el espacio lleno, el polígono territorial en el que se concentra el 80% de la población, que tiene como nodos principales la propia capital, Tazacorte, Los Llanos, El Paso, Las Manchas, Breña Alta y Baja y Mazo.

19.- En La Gomera, la red se desarrolló gracias a un entramado de caminos agrícolas, ganaderos y forestales que se superpusieron al trazado de las principales rutas aborígenes y que llegaron hasta el siglo XIX sin apenas cambios. Los lomos y fondos de barranco acogen los caminos de costa a cumbre que, en esta última, a través de imponentes degolladas, se comunican entre sí. La red de senderos era más densa en las vertientes norte y noreste y más abierta en el sur y oeste, lo que definía una estructura de comunicaciones desequilibrada y pobre, en la que destacaba el camino de primer orden que unía la Villa con Vallehermoso. Este eje se consolida desde los inicios de la Conquista y unía los valles septentrionales, que son los que poseen los mejores recursos naturales de la isla. Con esta vía se articula el polígono territorial más importante de la isla, en él se concentraba en el siglo XIX el 84% de la población.

La isla de El Hierro formó parte, tras su conquista en 1405 y hasta bien entrado el siglo XIX, del señorío de las Canarias occidentales. Esta institución fue incapaz de obtener unos adecuados beneficios de su apropiación. La escasez de recursos que proporcionaba el territorio insular en relación con las actividades más lucrativas de una agricultura intensiva y especulativa, fue un factor determinante para que sus propietarios desatendieran su desarrollo. Por ello, El Hierro aparece como un espacio aislado de los demás centros económicos insulares, generándose un modelo de subsistencia casi autárquico.

20.- Valverde, la capital de la isla de El Hierro, se convirtió en el punto sobre el que se rearticuló, tras la Conquista y hasta la actualidad, la estructura de

asentamientos insular. Junto a la Villa se desarrolló una nueva red de núcleos, de carácter secundario, en la comarca de Barlovento y, en menor medida, en Asofa. Esta transformación generó una malla de caminos que articulaban el sector más poblado de la isla, el nordeste. Desde ellos partían los caminos secundarios que comunicaban estos puntos con el interior y con los sectores de montaña. Por último, cerraba la red una multitud de sendas y senderos, unos reutilizados y otros de nueva factura, que enlazaban los caminos principales con el resto de las zonas de la isla. Esta trama caminera no se complementaba con una red desarrollada de puertos y embarcaderos, ya que las comunicaciones marítimas desempeñaron un papel secundario en un esquema que respondía a una dinámica regida por factores económicos internos.

La influencia del medio físico es bastante perceptible en la configuración de la red caminera. La estructura triangular de El Hierro, debida a la convergencia de tres edificios lineales que entran en contacto en el sector central insular, determina la aparición de un relieve caracterizado por la oposición ladera-llano, que determina la configuración de la red de comunicaciones terrestres. Básicamente, facilita las comunicaciones paralelas a las cotas de medianías y cumbres, limita las paralelas a una costa muy escarpada y las longitudinales costa-cumbre. Se dibuja, por tanto, un esquema que diferencia dos comportamientos, uno anular en el norte, y otro longitudinal en el sur y oeste, zonas en las que la meseta central y las cumbres funcionan como encrucijadas.

Hasta hace unos pocos años, el escaso grado de evolución y dinamismo de la red viaria de El Hierro y las dificultades de su población para superar la situación de autarquía de su economía, establecieron entre sí una relación de causa efecto. La penuria generalizada impedía el desarrollo de las comunicaciones y la deficiencia que presentaba la red repercutía en un menor grado de articulación espacial.

21.- El municipio de Santa María de Guía cuenta con un gran patrimonio viario, que conforman 166 caminos, con una longitud de 201,6 kilómetros. La cartografía de dichos caminos muestra un territorio perfectamente estructurado, sin que apenas quede un trozo de terreno sin comunicación. Una intrincada red de senderos recorre toda la geografía municipal de norte a sur y de este a oeste, uniendo pueblos, aldeas, casas aisladas, terrenos de cultivo, pastizales y bosques. El camino real de Las Palmas a Gáldar cruza el municipio de oriente a occidente, por el sector costero, y ha estructurado las comunicaciones desde finales del siglo XV hasta el presente, no sólo en el municipio de Guía sino en todo el norte insular.

22.- La información caminera demuestra que las vías de comunicación tradicionales que no se han adaptado a las nuevas necesidades de transporte han perdido su valor funcional primigenio. Sin embargo, conservan un altísimo potencial patrimonial, a veces olvidado, a veces ignorado.

23.- Los modelos morfológicos de las redes camineras son los de las islas llanas (Fuerteventura y Lanzarote), los de las islas en escudo (Gran Canaria y La Gomera) y los de las islas en dorsal (Tenerife, La Palma y El Hierro). En las primeras se desarrolla un camino de capital a puerto, un camino longitudinal de primer orden, varios caminos de enlace entre centros agrícolas y con el camino longitudinal y varios caminos de centros agrícolas a costa. En las islas en escudo, los caminos activos son los de enlace entre centros agrícolas y con el camino periférico de primer orden, el camino de capital a puerto, el camino periférico de primer orden, el camino de la cumbre (camino-cañada ganadera) y los caminos de centros agrícolas a costa. Por último, la red caminera de islas en dorsal la forman el camino de capital a puerto, el camino de circunvalación periférico de primer orden, los caminos de banda a banda, los caminos de cresta, los caminos de mar a cumbre y los caminos de centros agrícolas a costa.

24.- En la red viaria del Archipiélago se advierte la importancia de la relación entre isla, capital y puerto principal. A partir de este eje, las unidades que articulaban el territorio eran las distintas comarcas agrícolas, que funcionaban como vegas agrícolas en cuencas hidrográficas, llanos sedimentarios o lomos y rampas, en función de la isla de que se tratase.

25.- El deficiente grado de desarrollo de la red caminera no se explica sólo por el efecto físico de la insularidad y de su agreste relieve, que sin duda influye notablemente, sino también por el desarrollo del modelo mercantil de poblamiento que explica que la red de caminos se organice con el objeto de extraer los recursos y no de cohesionar el territorio.

VIII. BIBLIOGRAFÍA

VIII.1 Obras de referencia general

VIII.1.1 Metodología

Arroyo Ilera, F., (1999): "El Diccionario Geográfico de la Real Academia de la Historia" en *Revista de Estudios Geográficos*, nº LXIV. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid.

Bosque Maurel, J., (1983): "Geografía, Historia y Geografía Histórica". *Revista de Estudios Geográficos*, nº 172-173. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid.

D'entremont, A., (1997): *Geografía Económica*. Cátedra. Madrid.

Haggett, P., (1976): *Análisis locacional en Geografía Humana*. Gustavo Gili. Barcelona.

- (1994): *Geografía una síntesis moderna*. Ediciones Omega. Barcelona.

Méndez Gutiérrez del Valle, R. (1997): *Geografía Económica. La lógica espacial del capitalismo global*. Ariel. Barcelona.

Nogué, J. y Albet, A., (2004): "Cartografía de los cambios sociales y culturales" en *Geografía Humana*. Ed. Ariel. Barcelona.

Norton, W. (1984): *Historical analysis in Geography*. Longman. London y New York

Ortega Valcárcel, J. (2000): *Los horizontes de la Geografía. Teoría de la geografía*. Ariel. Barcelona.

- (2004): "La geografía para el siglo XXI" en *Geografía Humana*. Ed. Ariel. Barcelona.

Ortwin Saber, C., (1941): "Foreward to historical geography" en *Annals Association of American Geographers*, nº XXXI.

Potrykowski, M. y Taylor, Z., (1984): *Geografía del transporte*. Ariel. Barcelona.

Puyol Antolín, R.; Estébanez Álvarez, J. y Méndez Gutiérrez del Valle, R., (1988): *Geografía Humana*. Cátedra. Madrid.

Sánchez Hernández, J. L., (2003): *Naturaleza, localización y sociedad. Tres enfoques para la geografía económica*. Universidad de Salamanca. Salamanca.

Seguí Pons, J. M. y Petrus Bey, J. M., (1991): *Geografía de redes y sistemas de transporte*. Síntesis. Madrid.

Urteaga, L., (1998): *La historia desde una perspectiva geográfica*. Escritos teóricos de Edward Whiting Fox. Universitat de Lleida. Lleida.

Vance, J.E., (1970): *The Merchant 's World*. Prentice-Hall, Englewood Clifts, N.J.

VIII.1.2 Geografía de Canarias

Aguilera Klink, F. *et al*, (1994): *Canarias, ecología, ecología y medio ambiente*. Francisco Lemus Editor. La Laguna.

Carracedo, J.C.; Badiola, E.R.; Guillou, H.; Nuez, J. De la y Pérez, F.J., (2001): "Geology and volcanology of La Palma and El Hierro, Western Canaries" en *Estudios Geológicos*, vol. 57 (5-6), p. 175-273. Madrid.

Criado Hernández, C., (1991): *La evolución del relieve de Fuerteventura*. Servicio de Publicaciones del Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura. Puerto del Rosario.

De la Puerta Canseco, J., (2004 [1861]): *Descripción geográfica de las Islas Canarias*. Ediciones Idea. Colección Territorio Canario. Tenerife.

Delgado Aguiar, G., (1991): "Los sistemas de transporte" en *Geografía de Canarias*. Tomo I. Prensa Ibérica. Las Palmas de Gran Canaria.

- (1992): *Transporte y comunicaciones marítimas en Gran Canaria*. Centro de Investigación Económica y Social de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria.

Díaz Hernández, R., (1982): *El azúcar en Canarias, siglos XVI-XVII*. Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

- (1990): *Origen geográfico de la actual población de Las Palmas de Gran Canaria*. Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales. CIES. Madrid.

Domínguez Mujica, J. y Moreno Medina, C., (2002): "El poblamiento de Lanzarote". En *Historia General de Lanzarote I. Geografía*, pp. 165-181. Servicio de Publicaciones del Cabildo de Lanzarote. Irún.

Domínguez, J.; Moreno, C. y Ginés, C., (2005): *Agricultura y Paisaje en Canarias, La perspectiva de Francisco María de León y Falcón*. Anroart Ediciones. Las Palmas de Gran Canaria.

Gil León, J.; Moreno Medina, C. y Corcuera Álvarez de Linera, J.M., (2004): "Las apañadas de cabras en Fuerteventura" en la revista *El Pajar. Cuaderno de Etnografía Canaria, II Época*, Nº 18, agosto 2004, pp. 113-122. Tenerife.

González Morales, A., [Director](2002): *Historia general de Lanzarote I. Geografía*. Servicio de Publicaciones del Cabildo de Lanzarote. Irún.

Hansen Machín, A., (1987): *Los volcanes recientes de Gran Canaria*. Editorial Rueda. Madrid.

- (1993): *Bandama. Paisaje y Evolución*. Edición del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

- Director (2001): *Geografía de Santa Brígida*. Ayuntamiento de Santa Brígida. Zamudio.

Hansen Machín, A. y Santana Santana, A., (1990): *Mapa de las formas del relieve de Gran Canaria*. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

Hansen Machín, A. y Moreno Medina, C., (2001): "La Vega y sus nombres" en *Geografía de Santa Brígida*, pp. 137-154. Edita Ayuntamiento de Santa Brígida. Zamudio.

Hernández Luis, J.A., (1992): "Red viaria, transporte y ordenación territorial en el Norte de La Palma". *IX Coloquio de Historia Canario Americana*. Las Palmas de Gran Canaria.

- (1993): *Transporte y red viaria en la isla de La Palma*. Caja General de Ahorros de Canarias. Santa Cruz de Tenerife.

Martín Galán, F., (1984): *La formación de Las Palmas: ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución*. Edición de la Junta del Puerto de La Luz. Las Palmas de Gran Canaria.

Martín Ruiz, J.F., (1989): *El noroeste de Gran Canaria. Recursos hídricos, agricultura y población*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid.

Martín Ruiz, J.F. y González Morales, A., (1990): *El campo en Gran Canaria*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid.

Miranda Guerra, J., (2004): *Estudio geográfico-económico de la isla de Gran Canaria*. Ediciones Idea. Santa Cruz de Tenerife.

Morales Matos, G., (1992): *Procesos de construcción y transformación inducidos por el turismo en el litoral grancanario*. Proyecto de Investigación para la obtención de la Cátedra en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Inédito.

- [Director], (1993): *Geografía de Canarias*. Dos tomos. Prensa Ibérica. Las Palmas de Gran Canaria.

Morales Matos, G. y Santana Santana, A., (1992): "La incidencia del turismo en el espacio litoral: el ejemplo grancanario". *Seminario sobre territorio litoral y su ordenación*. U.L.P.G.C. Servicio de publicaciones, pp. 123-141.

Morales Matos, G. y Santana Santana, A., (1993): "Procesos de construcción y transformación del espacio litoral grancanario inducidos por el fenómeno turístico". *Revista Ería*, Oviedo, pp. 225-246

Morales Matos, G. y Pérez González, R., (Directores), (2000): *Gran atlas temático de Canarias*. Interinsular Canaria. Santa Cruz de Tenerife.

Moreno Medina, C. y De la Coba Viera, C., (En prensa): "La toponimia de Valsequillo" en *Geografía de Valsequillo*. Edita Ayuntamiento de Valsequillo. Valsequillo.

Naranjo Cigala, A., (1995): *Evolución del paisaje vegetal en la Cumbre Central de Gran Canaria (1960-1992)*. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria y Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

Naval Pérez, J., (1996): *Fotingos, Guaguas y camiones*. Ediciones Idea. Santa Cruz de Tenerife.

O´Shanahan, A.; Alemán, G. y Naval, J., (1996): *Guaguas y tranvías: una "pequeña historia" del transporte público en Canarias*. Ediciones Idea. Santa Cruz de Tenerife.

Pérez González, R., (1991): *El Sur de Tenerife. Estrategias y paisaje*. Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias, Demarcación de Tenerife. Tenerife.

- (1993): "La isla de Tenerife" en *Geografía de Canarias*, Tomo II, pp. 757-772. Prensa Ibérica. Las Palmas de Gran Canaria.

Pulido, T. y Utrilla, L., (1985): "El transporte" en *Geografía de Canarias*. Tomo III. Edirca. Santa Cruz de Tenerife.

Rodríguez Rodríguez, A. y Mora Hernández, J. L., (2000): "Los suelos" en *Gran atlas temático de Canarias*. Santa Cruz de Tenerife. Interinsular Canaria, pp. 107-120.

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

Santana Santana, A., (1986): *Proceso de antropización de la Montaña de Doramas: Ensayo de geografía histórica*. Memoria de Licenciatura (Inédita). La Laguna.

- (1992a): *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 (Inédita). Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

- (1992b): "Modelos de ocupación en áreas de montaña: la isla de Gran Canaria (1478-1865). Revista *Pirineos*, pp.67-93.

- (1992c): *Paisajes históricos de Gran Canaria*. Edición del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria y Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

- (2001): *Evolución del paisaje de Gran Canaria (siglos XV-XIX)*. Cabildo de Gran Canaria. Madrid.

Santana Santana, A. y Naranjo Cigala, A., (1992): *El relieve de Gran Canaria*. Librería Nogal Ediciones. Las Palmas de Gran Canaria.

Santana Santana, A. y Moreno Medina, C., (2001): "Evolución del Paisaje" en *Geografía de Santa Brígida*, pp. 85-10. Edita Ayuntamiento de Santa Brígida. Zamudio.

Santana Santana, A.; Arcos Pereira, T.; Atoche Peña, P. y Martín Culebras, J., (2002): *El conocimiento geográfico de la costa noroccidental de África en Plinio: la posición de las Canarias*. Olms, Spudasmata band 88. Hildesheim.

Santana Santana, A. y Melián García, A., (2003): *El sistema de parques periurbanos: una oportunidad histórica para la construcción de paisajes en el área metropolitana de Gran Canaria*. Sociedad de Promoción Económica de Gran Canarias, S.A. Documento en pdf. Las Palmas de Gran Canaria.

Tous Meliá, J., (1995): *Descripción geográfica de las Islas Canarias [1740-1743] de Don Antonio Riviere*. Museo Militar Regional de Canarias. Tabapress. Madrid.

- (1997): *Las Palmas de Gran Canaria a través de la cartografía [1588-1899]*. Museo Militar Regional de Canarias. Ed. Cabildo Insular de Gran Canaria. Tabapress. Madrid.

Villalba Moreno, E. y Arozena Concepción, M^a.E., (1993): "La isla de La Gomera" en *Geografía de Canarias*, Tomo II, pp. 933-948. Prensa Ibérica. Las Palmas de Gran Canaria.

Von Buch, L., (1999): *Descripción física de las Islas Canarias*. Estudio crítico de Hernández González, M. José A. Delgado Luis. La Laguna.

VV.AA., (1984-1985): *Geografía de Canarias*. Siete tomos. Interinsular Canaria. Santa Cruz de Tenerife.

VIII.1.3 Historia de Canarias

Abreu Galindo, Fr. J. de, (1977 [1632]): *Historia de la conquista de las siete islas de Canaria*. Goya Ediciones. Santa Cruz de Tenerife.

Acosta Padrón, V., (2003): *El Hierro (1900-1975): apuntes para su historia*. Cabildo Insular de El Hierro. Valverde.

Álamo Martell, M^a D., (2000): *El Capitán General de Canarias en el siglo XVIII*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Madrid.

Alzola González, J.M., (1997): *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. Madrid.

- Estudio, transcripción y notas, (1990): *Pesquisa de Cabitos*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid.

Aznar Vallejo, E. y Ladero Quesada, M.A., (1982): "La hacienda Real en Canarias. Peculiaridades y rasgos comunes con el régimen general de Castilla a comienzos del siglo XVI" en *IV Coloquio de Historia Canario-Americana*, tomo I, pp. 651-660. Las Palmas de Gran Canaria.

Berthelot, S., (1978): *Etnografía y anales de la conquista de las Islas Canarias*. Goya Ediciones. Santa Cruz de Tenerife.

- (2004): *Primera estancia en Tenerife (1820-1830)*. Ediones Idea. Santa Cruz de Tenerife.

Bethencourt Massieu, A., (1991): "Historia de la isla de La Palma" en *I Encuentro de Geografía, Historia y Arte*, pp. 3-38. Santa Cruz de La Palma.

- (1996): *Los Quadernos del comerciante de la calle de La Peregrina Don Antonio Betancourt 1796-1807*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid.

- (2003): *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*. Ediciones Idea. Santa Cruz de Tenerife.

Bethencourt Massieu, A.; Suárez Grimón, V.; Macías Hernández, A.M. y Pérez García, J.M., (2003): *475 Aniversario de la fundación de Santa María de Guía de Gran Canaria, 1526-2001. Retazos de su historia*. Ayuntamiento de Santa María de Guía. Las Palmas de Gran Canaria.

Bruquetas de Castro, F., (1994): "Conflictos por los impuestos señoriales en Lanzarote y Fuerteventura" en *XI Coloquio de Historia Canario-Americana*, Tomo I, pp. 577-600. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

- (1996): "La población de Fuerteventura a principios del siglo XVIII" en *VII Jornadas de Historia de Fuerteventura y Lanzarote*, Tomo I, pp. 451-463. Servicio de Publicaciones de Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura y Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote. Puerto del Rosario.

- (1997): *Las Actas del Cabildo de Lanzarote (siglo XVII)*. Servicio de Publicaciones del Cabildo de Lanzarote. Arrecife.

- (2001): *Memorial ajustado del estado de Lanzarote (sobre la incorporación a la Corona de Lanzarote y Fuerteventura) 1771*. Cabildo de Lanzarote. Irún.

Cabrera Perrera, A., (1988): *Las Islas Canarias en el Mundo Clásico*. Viceconsejería de Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias. Madrid.

Cabrera Pérez, J. C., (1996): *La prehistoria de Fuerteventura: un modelo insular de adaptación*. Servicio de Publicaciones del Cabildo de Fuerteventura y del cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid.

Cabrera Pérez, J. C.; Perera Betancor, M^a.A. y Tejera Gaspar, A., (1999): *Majos. La primitiva población de Lanzarote. Islas Canarias*. Fundación César Manrique. Madrid.

Camacho Pérez-Galdós, G., "El cultivo de la caña de azúcar y de la industria azucarera en Gran Canaria (1510-1525" en *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº7, pp. 11-70. Madrid-Las Palmas de Gran Canaria.

Calero Martín, C.G., (1979): *Las comunicaciones marítimas interinsulares*. Colección Guagua nº 6. Excma. Mancomunidad de Cabildos. Sevilla.

Chil y Naranjo, G., (1876): *Estudios Históricos, Climatológicos y Paleontológicos de las Islas canarias*. Manuscrito. Archivo del Museo Canario. Las Palmas de Gran Canaria.

Cioranescu, A., (1963): *Thomas Nichols, mercader de azúcar, hispanista y hereje*. Goya Ediciones. Santa Cruz de Tenerife.

Cullen del Castillo, P., (1995): *Libro Rojo de Gran Canaria o Gran Libro de Provisiones y Reales Cédulas*. Ed. del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

Darias Padrón, D., (1980): *Noticias generales históricas sobre la isla del Hierro*. Goya Ediciones (2ª ed.). Santa Cruz de Tenerife.

De León Hernández, J., et al, (1987): "Aproximación a la descripción e interpretación de la Carta Arqueológica de Fuerteventura" en *I Jornadas de Historia de Fuerteventura y Lanzarote*, Tomo II, pp. 65-221. Servicio de Publicaciones de Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura. Puerto del Rosario.

De Luxán Meléndez, S. y Laforet, J.J., [Editores] (2003): *La economía canaria en la segunda mitad del siglo XIX*. Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria. Telde.

Del Castillo, P. A., (1686): *Descripción de las Islas de Canaria*. Ed. Del Cabildo Insular de Gran Canaria. Edición facsímil, 1994.

Déniz Grek, D., (Sin año): *Resumen histórico-descriptivo de las Islas Canarias*. Texto mecanografiado. El Museo Canario.

Díaz Lorenzo, J.C., (1994): *Fuencaliente. Historia y tradición*. Ayuntamiento de Fuencaliente, Cabildo de La Palma, Ediciones La Palma. Madrid.

Díaz Padilla, G. y Rodríguez Yanes, J. M., (1990): *El señorío en las Canarias occidentales. La Gomera y El Hierro hasta 1700*. Cabildos insulares de La Gomera y El Hierro. Santa Cruz de Tenerife.

Expósito Lorenzo, M. G. y Quintana Andrés, P., (1994): "El abastecimiento de trigo de Lanzarote y Fuerteventura a Tenerife en la Edad Moderna. Notas para su estudio" en *VI Jornadas de Historia de Fuerteventura y Lanzarote*, Tomo I, pp. 75-82. Servicio de Publicaciones de Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote y Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura. Arrecife.

Fernández Armesto, F., (1997): *Las Islas Canarias después de la Conquista. La creación de una Sociedad Colonial a principios del siglo XVI*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

Fraga González, C., (1991): "Apuntes sobre Fuerteventura en 1837" en *Tebeto. Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura (Islas Canarias)*, Nº 4, pp. 253.-262. Servicio de Publicaciones de Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura. Puerto del Rosario.

Frutoso, G., (2004): *Descripción de las Islas Canarias*. Capítulos IX al XX del Libro I de Saudades da Terra. Traducción, introducción y notas de Leal Cruz, P. Editan Cabildos de La Palma, Fuerteventura, Lanzarote y el Centro de la Cultura Popular Canaria. Zamudio, Vizcaya.

García de Vegueta, L., (1988): *Nuestra ciudad*. Excmo. Ayto. de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

García Ortega, J., (2004): *Por la tierra de Armiche*. Ediones Idea. Santa Cruz de Tenerife.

García Pérez, J.L., (1988): *Viajeros ingleses en las Islas Canarias durante el siglo XIX*. Servicio de Publicaciones de la Caja General de Ahorros de Canarias. Santa Cruz de Tenerife.

Glas, G., (1999): *Descripción de las Islas Canarias 1764*. Instituto de Estudios Canarios y CajaCanarias. Arafo, Tenerife.

Gómez Escudero, P., (1936): *Historia de la conquista de la Gran Canaria*. Tipografía El Norte. Gáldar.

Grandío de Fraga, E., (1982): *Uso del territorio entre los agricultores aborígenes de Gran Canaria*. Memoria de Licenciatura (inédita). Santiago de Compostela.

Grau-Bassas, V., (1880): "Una excursión por la Gran-Canaria". *Revista El Museo Canario*, tomo I, pp. 48-53; 139-141. Las Palmas de Gran Canaria.

- (1980 a): *Viajes de exploración a diversos sitios y localidades de la Gran Canaria.(1886-88)*. El Museo Canario. Valencia.

- (1980 b): *Usos y costumbres de la población campesina de Gran Canaria*. El Museo Canario. Madrid.

Hernández González, M., (1987): "Libertad de comercio y economía de autoconsumo: Lanzarote y Fuerteventura como islas granero durante el trienio liberal" en *I Jornadas de Historia de Fuerteventura y Lanzarote*, Tomo I, pp. 77-90. Servicio de Publicaciones de Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura. Puerto del Rosario.

Hernández Gutiérrez, A.S., (1990): *Ingenierías históricas en San Bartolomé de Tirajana*. Imprenta Pérez Galdós. Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana.

- (1995): "Fuerteventura en un manuscrito de Álvarez Rixo" en *IV Jornadas de Historia de Fuerteventura y Lanzarote*, Tomo I, pp. 433-464. Servicio de Publicaciones de Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura. Puerto del Rosario.

- (1995): *Juan de León y Castillo. Ingeniero, científico y humanista*. Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias.

Hernández Jiménez, V., (1984): *La Villa de Teror*. Gráficas Bordón. Las Palmas de Gran Canaria.

Hernández Rosríguez, G. e Iglesias Hernández, M^aL., (1999): *Los coches de hora. Historia oral de vida del transporte en Gran Canaria*. Salcai. Las Palmas de Gran Canaria.

Herrera Piqué, A., (1984): *Las Palmas de Gran Canaria*. 2 Vol. Editorial Rueda. Madrid.

Jiménez Gómez, M. C., (1993): *El Hierro y los bimbaches*. Centro de la Cultura Popular Canaria. Santa Cruz de Tenerife.

Jiménez González, J.J., (1999): *Gran Canaria prehistórica. Un modelo desde la Arqueología Antropológica*. Centro de la Cultura Popular Canaria. Santa Cruz de Tenerife.

Jiménez Pérez, M., (2003): *El origen de la Villa de Valverde*. La problemática de la capitalidad en la isla de El Hierro. Ayuntamiento de Valverde.

Jorge Godoy, S., (1996): *Las navegaciones por la costa atlántica africana y las Islas Canarias en la antigüedad*. Dirección General de Patrimonio Histórico del Gobierno de Canarias. Santa Cruz de Tenerife.

León y Castillo, F., (1978): *Mis tiempos*. Ediciones del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. II Tomos. Madrid.

Lobo Cabrera, M., (1980): *Índices y extractos de los protocolos de Hernán González y de Luis Fernández Rasco, escribanos de Las Palmas (1550-1552)*. Edición de la Excma. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas. Valencia.

- (1982) : *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI, (negros, moros y moriscos)*. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

- (1981): *Aspectos artísticos de Gran Canaria en el siglo XVI. Documentos para su historia*. Edición de la Excma. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas. Madrid.

- (1987): "Agua y sed en Fuerteventura" en III Jornadas de Historia de Fuerteventura y Lanzarote, Tomo I, pp. 49-61. Servicio de Publicaciones de Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura y Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote. Puerto del Rosario.

- (1989): *Monedas, pesos y medidas*. Edición del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

- (1990): "Los antiguos protocolos de Fuerteventura (1578-1606)" en *Tebeto. Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura (Islas Canarias)*, Anexo II. Servicio de Publicaciones de Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura. La Laguna.

- (1992): "Estado actual de la investigación sobre el comercio canario-americano: estado de la cuestión" en *X Coloquio de Historia Canario-Americana*, pp. 197-213. Las Palmas de Gran Canaria.

- (1993 a): *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.

- (1993 b): *Panorama artístico de Gran Canaria en el Quinientos*. Edición del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

- (1995): "La Isla de Lobos. Noticias históricas" en *Homenaje a Antonio de Béthencourt Massieu*. Tomo II, pp. 217-231. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

- (1995): "Comercio y burguesía mercantil en Canarias en la Edad Moderna" en *El comercio en el Antiguo Régimen, III Reunión Científica Asociación Española de Historia Moderna*, vol. II, pp. 139-150. Las Palmas de Gran Canaria.

- Revisión, ordenación e índices, (1995): *Libro Rojo de Gran Canaria o Gran Libro de Provisiones y Reales Cédulas*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid,

- (2000): "El comercio canario europeo en tiempos de Carlos I", separata del *XIV Coloquio de Historia Canario-Americana*, pp.2010-2027. Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

- Lobo Cabrera, M. y Acosta Guerrero, E., (1984): "El comercio canario: estado de la cuestión" en *V Coloquio de Historia Canario-Americana*, tomo III, pp 67-102. Las Palmas de Gran Canaria.

- Lobo Cabrera, M. y Bruquetas de Castro, F., (1995): *Don Agustín de Herrera y Rojas, I Marqués de Lanzarote*. Cabildos de Fuerteventura y Lanzarote. Madrid.

- Lobo Cabrera, M. y Santana Pérez, G., (1996): "El comercio de Fuerteventura en el siglo XVII" en *VII Jornadas de Historia de Fuerteventura y Lanzarote*, Tomo I, pp. 13-53. Servicio de Publicaciones de Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura y Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote. Puerto del Rosario.

- Lobo Cabrera, M. y Quintana Navarro, F., [Directores] (1999): *Yaiza y su tierra. Síntesis histórica*. Ayuntamiento de Yaiza. Lanzarote.

- (2003): *Historia de la Villa de Santa Brígida (Tomo II)*. Ayuntamiento de Santa Brígida. Zamudio.

- Luján Henríquez, J.A., (1994): *Aspectos históricos de Artenara*. Edición del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

- Miller, B., (1994): *Saga canaria. La familia Miller en Las Palmas 1824-1990*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

Macías Hernández, A. (1988): *Carlos III y Canarias : legislación ilustrada y sociedad isleña*. Fundación INSIDES, Caja Canarias. Santa Cruz de Tenerife.

- (1998): *Gran enciclopedia canaria*. Siete tomos. Ediciones Canarias. Tenerife.

- (2003): *Revisiones y provocaciones*. Ediciones Idea. Tenerife.

Magdaleno García, N., (2004): *Un paseo por la isla de El Hierro*. Ediciones Idea. Santa Cruz de Tenerife.

Marcos Martín, A., (1994): "Comunicaciones, mercado y actividad comercial en el interior peninsular durante la época moderna" en la *III Reunión Científica de la Asociación Española de Historia Moderna, El Comercio en el Antiguo Régimen*, Tomo II, Lobo, M. y Suárez, V., [Coord.]. Ed. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

Martín de Guzmán, C., (1984): *Las culturas prehistóricas de Gran Canaria*. Edición del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid.

Martín Galán, F. y Rodríguez Rodríguez, E., (dirs.), (1995): *Puerto de Cabras – Puerto del Rosario. Una ciudad joven. Bicentenario del Puerto del Rosario 1795-1995*. Servicio de Publicaciones del Cabildo Insular de Fuerteventura y Ayuntamiento de Puerto del Rosario. Puerto del Rosario.

Martínez Encinas, V., (1980): *La endogamia en Fuerteventura*. Excma. Mancomunidad de Cabildos. Plan Cultural. Las Palmas.

Mendoza y Salazar, L. de, (1999 [1669]): *Discurso y Plantas de las Yslas de Canaria*. Ediciones del Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

Millares Cantero, A. y Santana Godoy, J.R., [Direct. Coord.] (1977): *Historia general de las Islas Canarias*. Seis tomos. Edirca. Las Palmas de Gran Canaria.

Millares Cantero, A. y De Paz Sánchez, M., (1987): "Fuerteventura y Lanzarote: sondeo de una crisis (1875-1884)" en *I Jornadas de Historia de Fuerteventura y Lanzarote*, Tomo I, pp.18-75. Servicio de Publicaciones de Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura. Puerto del Rosario.

Millares Torres, A., (1899): "Un viaje al valle de Tirajana (I. De Las Palmas á San Mateo)". *Revista El Museo Canario*, tomo V, pp. 258-264. Las Palmas de Gran Canaria.

- (1899): "Un viaje al valle de Tirajana (II. La Cumbre y el Paso de la Plata)". *Revista El Museo Canario*, tomo V, pp. 295-303. Las Palmas de Gran Canaria.

- (1899): "Un viaje al valle de Tirajana (III)". *Revista El Museo Canario*, tomos V y VI (repetido); tomo V pp. 330-337 y tomo VI, pp. 13-19. Las Palmas de Gran Canaria.

- (1899): "Un viaje al valle de Tirajana (IV)". *Revista El Museo Canario*, tomo VI, pp. 38-40. Las Palmas de Gran Canaria.

Morales Padrón, F., (1973): "Una relación del ataque de Van Der Doez". *Revista El Museo Canario*, pág. 101.

- (1974): *Ordenanzas del Concejo de Gran Canaria (1531)*. Edición del Cabildo Insular de Gran Canaria. Sevilla.

- [Director] (1991): *Historia de Canarias*. Cuatro tomos. Prensa Ibérica. Las Palmas de Gran Canaria.

- (1993): *Canarias: Crónicas de su conquista. Transcripción, estudio y notas*. 2ª edición. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

Naranjo Santana, M.C., (2002): *Aproximación a la historia económica de un área rural, la Vega de San Mateo*. Gran Canaria. Cámara de Comercio de Las Palmas. Las Palmas de Gran Canaria.

Navarro Mederos, J. F. y Arco Aguilar, M. C., (1987): *Los aborígenes*. Centro de la Cultura Popular canaria. La Laguna.

Núñez de la Peña, I., (1994 [1676]): *Conquista y antigüedad de las islas de Gran Canaria y su descripción*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Padrón Acosta, S., (1958): *El ingeniero Agustín de Bethencourt y Molina*. Instituto de Estudios Canarios. La Laguna de Tenerife.

Ojeda Báez, F. y González Martín, J. L., (1996): "La crisis de subsistencia y el mercado de la tierra en Fuerteventura (1769-1772)" en *VII Jornadas de Historia de Fuerteventura y Lanzarote*, Tomo I, pp. 113-131. Servicio de Publicaciones de Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura y Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote. Puerto del Rosario.

Onrubia Pintado, J., (2003): *La isla de los Guanartemes. Territorio, sociedad y poder en la Gran Canaria indígena (siglos XIV-XV)*. Ediciones del Cabildo de Gran Canaria. Madrid.

Padrón Artilles, M.D., (2002): *Protocolos de Pedro Lorenzo Hernández (1668-1673), escribano de Fuerteventura*. Suficiencia Investigadora inédita. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Peraza de Ayala, J., (1988): *Obras de José Peraza de Ayala - selección 1928-1986 -I*. Tomo I. Edición del Gobierno de Canarias, Consejería de la Presidencia. Santa Cruz de Tenerife.

Perdomo Cerpa, M., (1992): *Firgas. Noticias de un Siglo. 1835-1935*. Ed. Manuel Perdomo Cerpa. Firgas, Gran Canaria.

Pérez Marrero, E., (1992): *Alonso Hernández. Escribano Público de Las Palmas. 1557-1560. Estudio diplomático, extractos e índices*. Edición del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

Pico, B.; Aznar, E. y Corbella, D., (2003 [1402-1408]): *Le Canarien. Manuscritos, transcripción y traducción*. Instituto de Estudios Canarios. La Laguna.

Quintana Andrés, P., (1994): "Algunas consideraciones sobre la cabaña ganadera en Fuerteventura durante el Antiguo Régimen" en *VI Jornadas de Historia de Fuerteventura y Lanzarote*, Tomo I, pp. 59-91. Servicio de Publicaciones de Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote y Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura. Arrecife.

- (1996): "Las crisis agrarias en Fuerteventura y Lanzarote en la primera mitad del siglo XVII" en *VII Jornadas de Historia de Fuerteventura y Lanzarote*, Tomo I, pp. 75-101. Servicio de Publicaciones de Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura y Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote. Puerto del Rosario.

Quintana Navarro, F., (1992): *Informes consulares británicos sobre Canarias (1856-1914)*. Tomos I y II. Centro de Investigación Económica y Social de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria.

Quintero Rebozo, C., (2001): *El Hierro: una isla singular: tomo II: siglos XIX y XX*. Centro de la Cultura Popular Canaria. Tenerife.

Ramírez Muñoz, M., (1995): *Historia del Cabildo Insular de Gran Canaria (1913-1936)*. Ediciones del Cabildo de Gran Canaria. Madrid.

Ramos Ramírez, A. y Salazar Cruz, B., (1997): *Ingenio y sus molinos de Agua. Itinerario por su centro histórico*. Ayuntamiento de Ingenio. Ingenio.

Roldán Verdejo, R., (1966): *Acuerdos del Cabildo de Fuerteventura (1729-1798)*. Instituto de Estudios Canarios, Fontes Rerum Canariarum, Colección de textos y documentos para la historia de Canarias. La Laguna de Tenerife.

- (1995): "Capítulo V. Canarias en la Corona de Castilla", en *Historia de Canarias*. Bethencourt Massieu, A., (Ed.), Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria.

- (2002): *El hambre en Fuerteventura (1600-1800)*. Servicio de Publicaciones de Fuerteventura. Puerto del Rosario.

Roldán Verdejo, R. y Delgado González, C., (1967): *Acuerdos del Cabildo de Fuerteventura 1660-1728*. Instituto de Estudios Canarios. La Laguna de Tenerife.

Rosa Olivera, L. de la, (1946): *Evolución del régimen Local en las islas Canarias*. Instituto Administración Local. Madrid.

- (1978): *Estudios históricos sobre las Canarias Orientales*. Edición de la Excma. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas.

Rumeu de Armas, A., (1981): "Estructura socioeconómica de Lanzarote y Fuerteventura en la segunda mitad del siglo XVIII", en *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 27, pp. 425-454. Patronato de la Casa de Colón. Las Palmas.

- (1986): "El señorío de Fuerteventura en el siglo XVI" en *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 32, pp. 17-127. Patronato de la Casa Colón. Madrid-Las Palmas.

- (1991): *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*. Cinco Tomos. Viceconsejería de Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias, Cabildo Insular de Gran Canaria y Cabildo Insular de Tenerife. Madrid.

Sánchez Herrero, J., (1975): "La población de las Islas Canarias en la segunda mitad del siglo XVII (1676-1688)" en *Anuario de Estudios Atlánticos*, Núm. 21, pp. 237-418. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria-Madrid.

Sánchez Valerón, R., (2003): *Génesis y desarrollo de Ingenio durante el siglo XVI*. Ayuntamiento de la Villa de Ingenio. Ingenio.

Santana Pérez, G., (1994): "El comercio interinsular canario en el marco de las relaciones de dependencia a mediados del siglo XVII" en *El comercio en el Antiguo Régimen, III Reunión Científica de la Asociación Española de Historia Moderna*, pp. 171-178. Lobo Cabrera, M. y Suárez Grimón, V. (Eds). Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria

- (1996): "Aportaciones al conocimiento de los intercambios entre Fuerteventura y Lanzarote durante el reinado de Felipe IV" en *VII Jornadas de Historia de Fuerteventura y Lanzarote*, Tomo I, pp. 103-112. Servicio de Publicaciones de Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura y Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote. Puerto del Rosario.

- (1996): *El comercio interinsular de Lanzarote, 1635-1665*. Cabildo de Lanzarote y Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

- (2000): *Mercado local en las Canarias Orientales durante el reinado de Felipe IV (1621-1665)*. Ediciones del Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

Santana Pérez, J. M., (1995): "Importancia social de los cereales en Canarias durante el Antiguo Régimen" en *IV Jornadas de Historia de Fuerteventura y Lanzarote*, Tomo I, pp. 139-181. Servicio de Publicaciones de Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura. Puerto del Rosario.

Santiago, M., (1965) *Descripción histórica y geográfica de las Islas Canarias de D. Pedro Agustín del Castillo*. Edición crítica, estudio bio-bibliográfico y notas. Ediciones del Gabinete literario de Las Palmas. Madrid.

Sosa, Fray José de, (1994): *Topografía de la isla afortunada de Gran Canaria*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

Suárez Grimón, V.J., (1987): *La Propiedad Pública, Vinculada y Eclesiástica en la crisis del Antiguo Régimen*. 2 tomos. Edición del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

- (1992): *Teror y la separación de Valleseco. 150 Aniversario*. Ediciones del Ittre. Ayuntamiento de Valleseco. Las Palmas de Gran Canaria.

- (1993): *Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XVIII*. Edición del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

- (2002): *Isidoro Romero y Ceballos. Diario cronológico histórico de los sucesos e lmentales político e históricos de esta isla de Gran Canaria (1780-1814)*. Ediciones del Cabildo de Gran Canaria. Madrid.

Suárez Grimón, V.; Rivero Suárez, B.; Lobo Cabrera, M. y González Morales, A., (1995): *La comarca de Tirajana en el Antiguo Régimen*. Servicio de Publicaciones de la ULPGC y Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana. Las Palmas de Gran Canaria.

Suárez Moreno, F., (1994): *Ingenierías históricas de La Aldea*. Edición del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

- (1997): *Mogán, de pueblo aislado a cosmopolita*. Ayuntamiento de Mogán. Madrid,

- (2001): *El pleito de La Aldea: 300 años de lucha por la propiedad de la tierra*. 2ª Ed. Ediciones del cabildo de Gran Canaria. Madrid.

- (2003): *La Comunidad de Regantes Aldea de San Nicolás. Historia y estrategias hidráulicas*. Comunidad de Regantes Aldea de San Nicolás. Madrid.

- (2004): *Gran Canaria, valores ecológicos, históricos y y culturales*. Ediciones del Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

- (2004): *La mar en el oeste de Gran Canaria*. Infonorte Digital. Gáldar.

Torres Santana, E., (1991): *El comercio de las Canarias Orientales en tiempos de Felipe III*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid.

- (1991): *La burguesía mercantil de las Canarias Orientales (1600-1625)*. Edición del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, Colección Alisios nº 4. Las Palmas de Gran Canaria.

- (1988-1991): "El comercio al menudeo en la ciudad de Las Palmas en tiempos de Felipe III" en *Revista El Museo Canario*, nº 48, pp. 107-116. Museo Canario. Las Palmas de Gran Canaria.

- (1991): "La sociedad : comerciantes y marginados" en *Historia de Canarias*, dirigida por F. Morales Padrón, fascículo 17, pp. 301-316. Prensa Ibérica. Las Palmas de Gran Canaria.

- (1992): "El mercader en la vida socio económica de Gran Canaria durante el Antiguo Régimen" en revista *Vegueta*, nº 0, pp. 79-86. Las Palmas de Gran Canaria.

- (1994): "Hacia una tipología de la burguesía canaria en el siglo XVI" separata del *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 40, pp. 443-455. Las Palmas de Gran Canaria.

- (1999): "El comercio en las islas periféricas: Lanzarote y Fuerteventura durante el Antiguo Régimen" en *IX Jornadas de Historia de Fuerteventura y Lanzarote*, Tomo I, pp. 11-55. Servicio de Publicaciones del Cabildo de Fuerteventura y del Cabildo de Lanzarote. Puerto del Rosario.

- (2003): *Historia del Atlántico: el comercio de La Palma con el Caribe 1600-1650 (Relaciones de interdependencia e intercambio)*. Cabildo de La Palma. Madrid.

Torres Santana, E. y Brito González, A., (1996): "La financiación del comercio local y regional de Lanzarote y Fuerteventura. Siglo XVII" en *VII Jornadas de Historia de Fuerteventura y Lanzarote*, Tomo I, pp. 55-74. Servicio de Publicaciones de Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura y Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote. Puerto del Rosario.

Torriani, L., (1978 [1592]:86): *Descripción de las Islas Canarias*. Goya Ediciones. Santa Cruz de Tenerife.

Trapero Trapero, M.; Anaya Hernández, A. y Blanco Guzmán, R., (2003): *Antigüedades y Ordenanzas de La Isla de El Hierro. Bartolomé García del Castillo*. El Museo Canario y Cabildo Insular de El Hierro. Madrid.

Varela y Ulloa, J., (1986 [1778]): *Derrotero y descripción de las Islas Canarias*. Ministerio de Defensa y Gobierno de Canarias, Madrid.

Viera y Clavijo, J. de, (1982 a): *Historia de Canarias*. 2 Vol. Goya Ediciones. Santa Cruz de Tenerife.

Viera y Clavijo, J. de, (1982 b): *Diccionario de Historia Natural de las Islas Canarias*. Excma. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas. Editorial La Muralla. Madrid.

Viña Brito, A., (1997): *Conquista y Repartimientos de la isla de La Palma*. Búho Ediciones. Puerto de la Cruz.

- (2002): *Las tierras y aguas de Los Sauces (1502-1603). De la propiedad unipersonal del Adelantado a la de Diego de Guisla*. Ayuntamiento de la Villa y Ciudad de San Andrés y Sauces y Comunidad de Regantes de Los Sauces. Santa Cruz de Tenerife.

VIII.2 Obras de referencia específica para el estudio de los caminos

VIII.2.1 Obras de caminería general

Barrena Osoro, E., (1991): *Historia de las Vías de Comunicación en Gipuzkoa. 1/Antigüedad y Medioevo*. Edición Diputación Foral de Gipuzkoa. Gipuzkoa.

Criado del Val, M., [Director]: *Actas de los Congresos Internacionales de Caminería Hispánica*. AACHE Ediciones.

García Ortega, P., (1982): *Historia de la legislación española de caminos y carreteras*. MOPU, Secretaría General Técnica. Servicio de Publicaciones. Madrid.

González Tascón, I., (1992): *Ingeniería española en Ultramar [siglos XVI-XIX]*. Ediciones Tabapress, Sociedad Anónima. Madrid.

Gozalbes Cravioto, C., (1986): *Las vías romanas de Málaga*. Colección de Ciencias, Humanidades e Ingeniería, nº 25. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid.

Jurado Sánchez, J., (1988): *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*. Colección Córdoba Nuestra, nº 1. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba. Córdoba.

Madrazo Madrazo, S. (1984): *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Ediciones Turner. Madrid.

- (1991): *La edad de oro de las diligencias : Madrid y el tráfico de viajeros en España antes del ferrocarril*. Editorial Nerea. Madrid.

Menéndez Martínez, J.M. y Gil García, M.M., [Dirección] (1993): *El Camino de Andalucía. Itinerarios históricos entre la Meseta y el Valle del Guadalquivir*. Edición del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Madrid.

Menéndez Pidal, G., (1951): *Los caminos en la Historia de España*. Cultura Hispánica. Madrid.

- (1992): *España en sus caminos*. Edición de la Caja de Madrid. Madrid.

Menéndez Martínez, J.M.; Sánchez Lázaro, T. y Marceñido Ferrón, I., (1990): *Evolución histórica de los itinerarios del Noroeste en la Comunidad de Madrid*. Edición Dirección General de Transportes, Consejería de Política Territorial. Madrid.

Nárdiz Ortiz, C., (1992): *El territorio y los caminos en Galicia. Planos históricos de la red viaria*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid.

Panes, D. de, (1992): *Descripción de los caminos que desde la plaza de Veracruz se dirigen a México por distintos rumbos*. (1783). Turner Libros, Sociedad Anónima. Ediciones del Equilibrista, Sociedad Anónima de C.V. Banco de Santander Negocios. Madrid.

Pisa Menéndez, P., (2000): *Caminos Reales de Asturias. Zona Central*. Pentalfa Ediciones. Oviedo.

Quintal, R., (2001): *Acequias y senderos de Madeira*. Editorial Francisco ribeiro. Funchal.

Torres Luna, M.P.; Pérez Alberti, A. y Lois González, R.C. (Edición), (1993): *Los Caminos de Santiago y el Territorio*. Congreso Internacional de Geografía. 20-23 de septiembre de 1993. Santiago de Compostela. Xunta de Galicia.

Serrera Contreras, R.M., (1992): *Tráfico terrestre y red vial en las indias españolas*. Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior. Lunwerg Editores. Madrid.

Soria y Puig, A. *et al.*, (1993): *El camino de Santiago. Vías, estaciones y señales*. Serie monografías, MOPT, 2ª edición corregida y ampliada, Madrid.

Uriol Salcedo, J.I., (1992): *Historia de los caminos de España*. Vol. II. Siglos XIX y XX. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Colección de Ciencias, Humanidades e Ingeniería, nº 41. Madrid.

Villalvilla Asenjo, H., (2000): *Manual para la defensa de los caminos tradicionales*. Talasa Ediciones. Madrid.

VV.AA., (1988): "Las Obras Públicas en el siglo XVIII. Carlos III y la Ilustración". *Revista MOPU*, nº 356, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid.

VV.AA., (1994): "Historia de las comunicaciones en España". *Revista MOPT*, nº 422, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Madrid.

VV.AA., (1994): "Los sistemas de transportes y comunicaciones en España". *Boletín de la A.G.E.*, 2º semestre. Ed. Asociación Española de Geógrafos. Madrid.

VIII.2.2 Obras de caminería canaria

González Morales, A.; Naranjo Cigala, A. y Moreno Medina, C., (2002): *Guía Oficial de Senderos de Lanzarote*. Servicio de Publicaciones del Cabildo de Lanzarote. Arrecife.

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.

- (1997): *Los caminos de Gran Canaria*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria y del Servicio de Publicaciones de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

Núñez Pestano, J.R., (1995): "Caminos Reales" en *Gran enciclopedia canaria*, pp. 742-746. Ediciones Canarias. Santa Cruz de Tenerife.

Núñez Pestano, J.R. y Arnay de la Rosa, M., [Coord.] (2003): *Estudio histórico del Camino Real de Chasna*. Ministerio de Medio Ambiente. Secretaría General de Medio Ambiente. Madrid.

O'Shanahan, A., (1996): *Caminos viejos de Gran Canaria*. Ediciones Idea. Santa Cruz de Tenerife.

Pérez Barrios, C.R., (2004): *Las redes de comunicación terrestre en Arona [Tenerife]. Precariedad viaria*. Llanoazur Ediciones. Tenerife.

Rosales Jiménez, R., [Coordinación] (2001): *Vamos pa'l Pino. Caminos para el encuentro. 50ª Edición 1952-2001 de la Romería Ofrenda del Pino*. Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

Santana Santana, A. y Moreno Medina, C., [Coord.], (1994): *Guía de senderos de Gran Canaria*. 2 tomos. 1ª Edición. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

- (1995): "La red de caminos tradicionales de Fuerteventura: bases geográficas para su estudio" en *VII Jornadas de Historia de Fuerteventura y Lanzarote*, Tomo II, pp. 141-161. Servicio de Publicaciones de Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura y Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote. Puerto del Rosario.

Suárez Betancor, J., (1993): *Evolución de las comunicaciones terrestres en Gran Canaria. Los Caminos Reales*. Conferencia impartida en el Departamento de Ingeniería Civil. U.L.P.G.C. Las Palmas de Gran Canaria.

VIII.2.3 Obras de viajeros en Canarias

Barker, C.F., [1917] (2000): *Dos años en las Islas Canarias*. José A. delgado Luis. La Laguna.

Cane, F. du, (1993): *Las Islas Canarias*. Edición Viceconsejería de Cultura y Deportes. Gobierno de Canarias. Madrid.

Carballo Wangüemert, B., (1990 [1852]): *Las Afortunadas*. Editan Ayuntamiento de Los Llanos de Aridane y Centro de la Cultura Popular Canaria. Santa Cruz de Tenerife.

Christ, H., [1886] (1998): *Un viaje a Canarias en primavera*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Arafo.

Coquet, A., [1884] (1982): *Una excursión a las Islas Canarias*. José A. Delgado Luis. La Laguna.

Debary, T., Rev.,[1851] (1992): *Notas de una residencia en las Islas Canarias., ilustrativas del estado de la religión en ese país*. José A. Delgado Luis. La Laguna.

Edwardes, C., [1888] (1998): *Excursiones y estudios en las Islas Canarias*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

Ellis, A.B., [1885] (1993): *Islas de África Occidental (Gran Canaria y Tenerife)*. José A. Delgado Luis. La Laguna.

Hormiga, M., (1995): *Fuerteventura 1884*. Olivia M. Stone. Servicio de Publicaciones del Excmo. Cabildo de Fuerteventura. Puerto del Rosario.

Leclercq, J., (1980): *Viajes a las Islas Afortunadas*. Viceconsejería de Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias. Madrid.

Pico, B., y Corbella, D., (Dirs.), (2000): *Viajeros franceses a las Islas Canarias*. Instituto de Estudios Canarios. Tenerife.

Samler Brown, A., (2000 [1889]): *Madeira, Islas Canarias y Azores*. Ediciones del Cabildo de Gran Canaria.

Sarmiento Pérez, M., (2005): *Las Islas Canarias a través de los textos alemanes (1495-1865)*. Ediciones Anroart. Las Palmas de Gran Canaria.

Stone, O., (1995 [1887]): *Tenerife y sus seis satélites*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. 1ª Ed. En inglés de 1887. Valencia.

Urtusástegui, J. A. (1983): *Diario de viaje a la isla de El Hierro en 1779*. Ed. de Manuel J. Lorenzo Perera, Centro de Estudios Africanos. La Laguna.

Verneau, R., (1987 [1884-1888]): *Cinco años de estancia en las Islas Canarias*. Ed. J.A.D.L. La Orotava.

Whitford, J., (2003): *Las Islas Canarias. Un destino de invierno (1890)*. Edición Jonay Sevillano Regalado. La Orotava.

VIII.2.4 Diccionarios y fuentes estadísticas

Boletín Oficial de la Provincia de Canarias, meses de abril y mayo de 1868.

Cámara y Murga, (1629): *Sinodales del Obispo Murga*. Archivo del Museo Canario. Las Palmas de Gran Canaria.

Dávila y Cárdenas, P.M., (1737): *Constituciones, y nuevas addiciones Synodales del Obispado de Las Canarias*. Archivo del Museo Canario. Las Palmas de Gran Canaria.

Depósito de la Guerra, (1866): *Itinerario descriptivo militar de España. Tomo VIII. Islas Baleares y Canarias*. Imprenta y estereotipia de M Rivadeneyra. Madrid.

Hernández Rodríguez, G., (1983): *Estadística de las Islas Canarias*. Confederación Española de Cajas de Ahorros. 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.

Olive, P. de, (1865): *Diccionario estadístico administrativo de las Islas Canarias*. Barcelona.

VIII.2.5 Otros

Cabo, A. y Vigil, M., (1990): *Historia de España: condicionantes geográficos*. Alianza Editorial. Madrid.

De Rus Mendoza, G., (1986): *El transporte terrestre de viajeros en la isla de Gran Canaria*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid.

Diario de Las Palmas, Julio de 1929, Número Extraordinario.

Fundación para la etnografía y el desarrollo de la artesanía canaria (FEDAC): <http://www.fotosantiguascanarias.org>. Las Palmas de Gran Canaria

Fernández-Palacios, J.M. y De los Santos, A., (1996): *Ecología de las Islas Canarias. Muestreo y análisis de poblaciones y comunidades*. Cabildo Insular de La Palma y Sociedad La Cosmológica. Santa Cruz de Tenerife.

Fullerton, A. & Co. (1872): *Portuguese Iskands in the Atlantic Ocean*. World Atlas. David Rumsey Historicals Maps Collection. London and Edimburg.

Galván Tudela, J.A., (1997): *La identidad herreña*. Editan Cabildo Insular de El Hierro, Cajacanarias y Centro de la Cultura Popular Canaria. La Laguna.

Jefferys, T., (1787): *A chart of the Maderas and Canary Islands*. Regional Atlas. David Rumsey Historicals Maps Collection. London.

Larra, M.J. de, (1981): *Artículos*. Ediciones Cátedra. Madrid.

Martin, R.M. y Tallis, J., (1851): *Islands in the Atlantic*. World Atlas. David Rumsey Historicals Maps Collection. London and New York.

Martín Rodríguez, F.G., (1978): *Arquitectura doméstica canaria*. Aula de la Cultura de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife.

Martínez Encinas, V., (1979): Sin Título. Artículo publicado en *La Provincia* el 7 de mayo.

MOPU, (1979): *Plan indicativo de usos del dominio público litoral*. Dirección General de Puertos y Costas. Madrid.

Moreno Medina, C. y Marrero Hernández, J., (En prensa): "Evocación del magisterio de Jesús Arencibia a partir de una antigua entrevista" en *Homenaje a Ramón López Caneda*.

Society for the diffusion Atlantic Islands (1836): *World Atlas*. David Rumsey Historicals Maps Collection. London.

Trapero, M.; Domínguez Llera, M.; Santana Martel, E. y Díaz Alayón, C., (1997): *Toponimia de la isla de El Hierro. Corpus Toponymicum*. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria y Cabildo Insular de El Hierro. Madrid.

Unamuno, M. de, (2003): *De Fuerteventura a París*. Ediciones Idea. Tenerife.

Verne, J. (1993): *Agencia Thompson y Cía*. Círculo de Lectores. Barcelona.

VV.AA., (1997): *La toponimia de Gran Canaria*. Tomo I y II. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid.

VIII.2.6 Relación de fuentes documentales

Archivo Histórico Nacional (AHN):

Consejos, Leg. 4.061, fol: 20 r -23 r.

Archivo Histórico Provincial de Las Palmas (AHPLP):

A. Carpeta N.º 24: Caminos Vecinales, 1842-1925:

Legajo 1: (Caminos 1, primera mitad) 1824-1864

1.-1824. Sobre composición del camino de la Cuesta de Las Palmas.

2.-1847. Sobre composición de caminos vecinales en general.

4.- 1848. Sobre abrir un camino por Arucas y Quintanilla.

15.- Sobre composición del camino de la Vega de Santa Brígida.

18.-1857. Sobre composición del camino de Telde.

22.-1861. Sobre corregir el abuso de estrechar los Caminos de Tafira y Monte Lentiscal con bardos, piedras v otros materiales.

24.-1861. Sobre reparación de caminos de travesía.

28.-1864. Sobre tralrajos en los caminos en 1865.

- Legajo 2: (2ª parte del legajo antiguo 1 de Caminos Vecinales). 1859-1873:

31.-1865. Cuenta de la recaudación de la prestación vecinal en el año.

32.-1865, 1869. Sobre estado de dinero, materiales y otros para los trabajos en caminos vecinales durante el año 1865 y el siguiente.

- Legajo 3: (Antiguo legajo 2.º de Caminos Vecinales), 1869-1913:

44.-1890. Sobre construir una parcela en el camino viejo de Marzagán.

B. Intereses Generales (1643-1928)

- Legajo 1, Reg. Gral. 5.620, Doc. n.º 4.

C. Archivos privados y semipúblicos; 2)

Archivos particulares: JUAN DE LEÓN Y CASTILLO
(1852-1916), n.º de inventario: 971:

- 4. Obras Públicas (2): Canarias (excepto Puerto de la Luz):

4.4. Gran Canaria:

a) Carreteras:

C-2: Varios proyectos de obras públicas en Canarias (1859-1881). (En cuadernillos). Apunte y borradores de trabajo, con datos incompletos y desordenados:

2-3: Sobre obras 1864-68.

C-4: Minutas y copias de documentos e informes oficiales sobre diversas obras públicas Canarias:

7-4: Borradores pata el proyecto de carretera de Agaete por Guía.

Archivo Municipal de Santa María de Guía (AMG):

CAJA N° 2

N° 45, Febrero 19: SS. De la Comisión de la Diputación Provincial D. Cristóbal del Castillo y D. Juan Rodríguez (Caminos vecinales). Año 1864.

CAJA N° 4

114/ Relación de todos los particulares que comprende la circular número 76 del Excelentísimo Señor Gobernador Civil de esta provincia, inserta en el Boletín Oficial de 27 de Octubre de este año para que aquella Autoridad redacte la "Memoria" a que se refiere la Real Orden de veinte y uno de Agosto y sumario que le es adjunto. Año de 1879.

Ensanche de la población y caminos vecinales existentes en construcción y su estado.

CAJA N° 7

168/ *Linderos de la Montaña de Guía según el deslinde hecho en 1808.*

(Hoja 1^a)

TROZO 1^o

IX. ANEXO

PLANO

de la carretera de 3.^o orden
de Las Palmas a S.^o Mateo.



El Ingeniero Jefe de 2.^a clase

Juan de León y Castillo

El Ingen.^o Jefe de la Provincia
P. E.

Juan de León y Castillo

Escala de 1 por 5000.

Detalle de la carátula del plano de la carretera de Las Palmas a San Mateo realizado por el ingeniero Juan de León y Castillo, 22 de enero de 1886

IX. ANEXO

Documento 1

Datos aportados por el Depósito de la Guerra en su *Itinerario descriptivo militar de España*, de 1866, para la isla de Lanzarote¹:

Número 1492

De Arrecife al Fondeadero de Orzola (isla de Lanzarote)

36 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Arrecife, l.	655	>>		Capital de la isla de Lanzarote. Se comunica por buques de vela, que hacen el comercio de cabotaje con el puerto de Cabras, en la isla de Lanzarote, distante 44 millas, y con Las Palmas, en la Gran Canaria, separada 142 millas. Tiene una casa-cuartel para alojar el cuadro del batallón provincial de Lanzarote, y otra para el destacamento de artillería; ambas son de propiedad particular.	Es de herradura, y atraviesa un terreno ligeramente ondulado, despejado y volcánico, en el que hay algún cultivo. A 3K. de Máguez se convierte en una senda difícil, abierta sobre la lava.
Tahiche, cas.	34	6,0		Escasa capacidad y cortos recursos.	
Teguise, v.	274	6,5			
Haria, l.	315	12,5			
Máguez, cas.	75	2,0			
Fondeadero de Orzola, cas.	6	9,0			

Número 1493

De Arrecife á la Punta del Águila (isla de Lanzarote)

35 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Tias, l.	249	9,5		Todos los pueblos de este camino son de corta capacidad y escasos recursos.	Hasta Yaiza es una carretera de tercer orden, que atraviesa un terreno llano; en Macher se accidenta y hay algún cultivo; á 8 k. del arranque se cruza el barranco de Lucía Alonso, por un pontón de mampostería.
Macher, cas.	158	5,0			
Uga, cas.	82	5,5			Desde Femés el camino es de herradura, y después de una rápida bajada de 1 k., continúa por terreno accidentado hasta 4 k., que se convierte en una senda.
Yaiza, l.	181	2,0			
Femés, cas.	73	5,5			
Punta del Águila	>>	7,5			
				En esta punta, situada en la costa, hay un castillo capaz de montar seis piezas á barbata.	

Número 1494

De Arrecife á Tinajos (isla de Lanzarote)

19 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
San Bartolomé, l.	382	7,5		Regular capacidad y pocos recursos.	Es carretero natural hasta San Bartolomé, y de herradura el resto, atraviesa un terreno llano, cultivado y arenisco, excepto algún trozo en la parte de herradura, cuyo suelo es lava apagada.
Tinajos, l.	165	11,5		Escasa capacidad y pocos recursos.	

¹ *Itinerario descriptivo militar de España. Tomo VIII. Islas Baleares y Canarias, 1866:94-96.*

Documento 2

Datos aportados por el Boletín Oficial de la Provincia de Canarias, de 1868, para la isla de Lanzarote²:

Pueblos	Nombre de los caminos	Punto donde principian	Punto donde terminan	Anchura que les fue señalada	Longitud
Haría	De mal paso	En el pueblo	En el Arrecife	6 metros 66 cents	5500
	De Trujillo	Idem.	Idem.	Idem.	11000
	De la cuesta del Poso	Idem.	Punta de mujeres	Idem.	5500
	De la vista de la vega	Idem.	El malpaís de Mogues	Idem.	5500
	De pahogo	Idem.	Las salinas	Idem.	13700
Arrecife	De entre montañas	En el Arrecife	Tinajo	6 metros 66 cents	5500
	De S. Bartolomé	Idem.	S. Bartolomé	Idem.	5500
	De Güime	Idem.	Conil y Yaiza	Idem.	4700
	De Tias	Idem.	Tias y Yaiza	3 metros 33 cents	4000
Femés	De Papagayo	En el puerto de Papagayo	En Yaiza	5 metros	13700
	De Yaiza	En las cacitas	En la vista del Vallito	Idem.	4000
	De idem.	En Femés	En Yaiza	3 metros 33 cents	1300
San Bartolomé	Del puerto	En el Arrecife	En Tinajo	5 metros	8000
	De la Villa	En Tias	En la Villa	Idem.	5500
	De la costa	En S. Bartolomé	En el mar	Idem.	7000
	De Guatiza	Idem.	En Masdache	Idem.	4000
Teguise	De la Villa al puerto	En la plaza de Sto. Domingo	En la raya debajo de Tahiche	Idem.	5500
	De S. Bartolomé	Idem.	En las peñas de Bonilla	Idem.	5500
	De Tiage y Tinajo	En el Majuelo	En Tiagua	Idem.	5000
	De la Villa para Haría	En la vega de S. José	En la cuesta de mal paso	Idem.	11000
	De esta para la caleta	En el jardín	En la playa de la Caleta	Idem.	11000
Tías	De cuatro esquinas	En el Arrecife	En las colozadas	5 metros	5500
	De Tinajá	En Tinajo	En el Pto. De la Tiñosa	Idem.	7000
	De Conil	En cuatro esquinas	En el mar	3 metros 33	5500
	De la Villa	En la Villa	En las Colosadas	5 metros	7000
	Del Corral de prieto	Idem.	En el mar del norte	Idem.	7000
	De Guacimeta	En el Arrecife	En cuatro esquinas	Idem.	8000
	De Peña paloma	En Tinajo	En el barranco del agua	Idem.	2700
Tinajo	Del Puerto	En el pueblo	En Tiagua	Idem.	5500
	De Tamara	En Tuiguaton	En Munique	Idem.	11000
	De Peñon	En el mar del Norte	En Tusalaya	Idem.	11000
	De las Calderetas	En el pueblo	En las calderetas	Idem.	1300
	De la Vegueta	En el pago de la Vegeta	En el fin de la jurisdiccion	Idem.	1300
Yaiza	De las Breñas	En la cuesta de las camellas	En Tias	Idem.	16500
	De la degollada	En Macion	En Idem.	Idem.	16000
	De Femés	En el pueblo	En las cacitas	Idem.	4000

² Los datos se publican los días 1 y 4 de mayo.

Documento 3

Datos aportados por el Depósito de la Guerra en su *Itinerario descriptivo militar de España*, de 1866, para la isla de Tenerife³:

Número 1469

De Santa Cruz de Tenerife á Madrid

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
De Cádiz á Alcalá de Guadaira	<<	160,0		V. Núm.838.	La comunicación entre Santa Cruz de Tenerife y Cádiz se hace por vapores directos, que salen de aquel puerto con la correspondencia los días 11 y 29 de cada mes. La distancia entre ambos puntos es de 669 millas, las que se suelen recorrer en unos tres días. Los transportes de los cuerpos del ejército que de las islas Canarias se dirigen á la Península, se efectúan por lo general en los buques de la armada, y el desembarco tiene lugar en el puerto que señala el Gobierno de S.M-
De Alcalá de Guadaira á Madrid	<<	511,0		V. Núm.9	
De Cádiz á Madrid por el ferrocarril	<<	726,0			

Número 1470

De Santa Cruz de Tenerife á Buenavista

Por La Laguna y La Orotava (isla de Tenerife)

75 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Santa Cruz de Tenerife, v	2200	<<		Capital de la isla; en su puerto hay un faro de sexto orden, y otro de segundo en la punta de Anaga. Hay establecidas distintas empresas, que cuentan con varios buques de vapor y de vela, que comunican las islas con Marsella y Londres, tocando en varios puntos de Africa. Periódicamente salen vapores que conducen la correspondencia á Cádiz, distante 669 millas; dichos vapores comunican también la isla de Tenerife con la Gran Canaria, fondeando en su capital, Las Palmas, distante 55 millas. Tanto estas islas como las demás del archipiélago tienen entre sí comunicaciones por buques de vela dedicados al comercio de cabotaje. Los vapores que hacen la travesía entre España y la isla de Cuba tocan también á la ida en Santa Cruz de Tenerife. Dista este puerto de la Habana 3,941 millas. Las distancias á las demás	Hasta la Orotava es carretera de segundo orden, que faldea los montes de las Cañadas, y desde este punto, camino de herradura, que sigue un terreno ondulado y cultivado. A 1 k. se atraviesa el barranco Santo, bastante profundo, por un puente de mampostería, de un arco, llamado de Zurita. A 2 k. arranca, por la izquierda, otro camino á Buenavista por Güimar (número 1471). El que se describe después de una subida en zic-zac, llega á los 4 k. al castillo de San Joaquin de la Cuesta. A 5 k. se separa, por la derecha, un camino de herradura á los valles de Colin, Tavares y Jimenez. A 3,5, 7 y 8 k. de la Laguna, se atraviesan por pontones de mampostería, así como el del Chupadero, á 9,5 k. Desde Tacoronte sigue con las mismas condiciones, y pasa los barrancos de Martiño, Drago, Bresos, Cabrera y Coto, á 0,5, 1,2 y 3 y 4 k. A 2,5 de Matanza se cruza el de Acentejo, y á 3 y 3,5 k. de la Victoria, el Hondo y el de la Cruz; á 3 k. de Santa Úrsula, el del Pino, y por último, el de la Arena, á 3,5 k. del mismo pueblo. Desde la Orotava continúa de herradura de no fácil tránsito, especialmente en épocas de lluvias; faldea los montes de las Cañadas y las montañas Occidentales; pasa varios barrancos, que por las continuas subidas y bajadas hacen molesta la marcha, y sigue muy
Laguna (La), c	1079	9'0			
Tacoronte, l	500	10,0			
Matanza, l	221	4,0			
Sauzal, l (1 k de d.)	97	1,0			
Victoria, l	240	2,0			
Santa Úrsula, l	138	4,0			
Orotava (La), v	715	5,0			

³ *Itinerario descriptivo militar de España. Tomo VIII. Islas Baleares y Canarias, 1866:65-77.*

Realejo (alto), l	255	7,0		<p>islas son: de Santa Cruz de Tenerife á San Sebastian, en la Gomera, 64 millas; al puerto de Valverde, en la isla del Hierro, 107 millas, tocando en la Gomera; á la isla de la Palma, desde el puerto de la Cruz, 65 millas. La Laguna y Tacoronte reunen buenas condiciones para alojamiento; los demás pueblos tienen un caserío pobre y diseminado. En la Laguna hay un regular cuartel para el batallon provincial de su nombre.</p> <p>Buenas condiciones para el alojamiento; tiene un pequeño cuartel, capaz para 160 hombres.</p> <p>Buenas condiciones para alojamiento; tiene un cuartel pequeño y en mal estado. Tiene un pequeño castillo para defensa de su puerto. Hay un pequeño cuartel para una parte del la fuerza del batallon de La Orotava</p>	<p>próximo á la costas N. de la isla; el terreno que atraviesa está cultivado en su mayor parte. Los principales barrancos que se cruzan son: el de las Carretas, Tajuriaste, Candias, el Fraile y la Carrera, los cuales se vadean respectivamente á 1, 1,5, 2, 4 y 6 k. de La Orotava; el de las Cañas, que se pasa por un puente de madera, a 1 k. de Icod, y el de los Silos, que se vadea a 6 k. de Garachico. De la Orotava arranca, por la derecha, un camino de herradura, de 4 k. de extensión, que conduce al Puerto de la Cruz, lugar de 724 vecinos, y otro, por la izquierda, á Güimar (número 1472). De Buenavista sigue un camino de herradura de 4 k., que conduce al caserío del Rincon. En La Laguna arranca, por la derecha, los caminos al valle de Guerra (núm.1476) y á Taganana 8núm.1477).</p>
Realejo (bajo), l	206	< <			
San Juan de la Rambla, l	77	8,0			
Icod, l	396	9,0			
Garachico, l	242	5,0			
Silos (Los), l	225	7,0			
Buenavista, l	389	4,0			

Número 1471

De Santa Cruz de La Palma á Buenavista

Por Güimar, Granadilla, Arona, Guía y El Palmar (isla de Tenerife)

139 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
San Isidro ó el Chorrillo, cas	8	10,0			Se separa, á la izquierda del de Santa Cruz de Tenerife á Buenavista por La Laguna y la Orotava (núm. 1470), á 2 k. de aquella capital.
Candelaria, l	356	10,0		Regulares condiciones para alojamiento.	Es de herradura, de difícil tránsito; faldea las montañas centrales de la isla, y sigue inmediato á la costa S. de ella; el terreno está cultivado hasta
Güimar, l	713	7,0		Sus vecinos viven en cuevas.	Arico, y el resto es volcánico. De aquellas montañas se desprenden multitud de regatas que las aguas han abarrancado, y que el camino atraviesa, haciendo muy incómodo y hasta peligroso el tránsito, é imposible en épocas de fuertes lluvias. En Adeje se atraviesa el río del Infierno.
Escobonal, cas	204	10,0			Los barrancos principales son: el Grande, que se vadea á 6,5 k. de Santa Cruz; el Hondo y el de la Cumbre, á 6,5 k. de Santa Cruz; el Hondo y el de la Cumbre, á 3,5 y 10 k. de San Isidro; los de Hidalgo y Chinguara, á 2,5 y 4,5 k de Candelaria; los del Pino y Herque, á 1,5 y 3 k. del Escobonal; los de Eras y las Carretas, á 6 y 7 de Fasnía; el de Guaciegre, á 3,5 del Lomo; el del Rio y el Vicario, á 0,5 y 9 k. del pueblo del Rio; elde Urchilla, á 2,5 k. de Charco del Pino; el del Agua, á 8 k. de Arona; el de las Piconas y Moraditas, á 4,5 y 7,5 k. de Adeje; el de Herque, á 1 k de Tigico; el de Tegina; y el de la Mesa, á 1 k de Santiago.
Fasnía, l	422	5,0		Los pueblos de este itinerario tienen pocos recursos en subsistencias, y el caserío es pobre.	A la entrada de Arguayo arranca, por la izquierda, un camino de herradura que conduce á Tamaimo, caserío distante 2 k., y 3 más adelante empalma en Santiago con el que se ha descrito. Este se une en Buenavista con el que une este punto con Santa Cruz por La Orotava (núm.1470), y entre los dos circunvalan la isla.
Arico, l	680	13,0		Regulares condiciones para alojamiento. Hay un cuartel pequeño para el destacamento continuo de la sección provincial de Abona.	En Güimar arranca, por la derecha, un camino á La Orotava (núm.1472). En Granadilla se separa, por la derecha, el que conduce á Chasna (núm. 1475); en Arona otro por el mismo lado á Chasna (núm. 1474), y en el Palmar uno, por la izquierda, á Teno de Abajo (núm 1473).
Lomo (El), cas	117	3,0			
Rio (El), cas	74	5,0			
Granadilla, l	375	10,0			
Charco del Pino, l	154	3,0			
San Miguel, l	235	5,0			
Arona, l	63	8,0			
Adeje, v	292	10,0			
Tejico, ald	26	8,0			
Tejina, cas	121	4,0			
Guía, l	306	5,0			
Chio, cas	157	4,0			
Arguayo, ald	60	4,0			
Santiago, v	266	4,0			
Palmar (El), l	134	8,0			
Buenvista	389	3,0		Regulares condiciones para el alojamiento.	

Número 1472

De La Orotava á Güímar (isla de Tenerife)

20 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Arafo, I	264	17,0		Cuenta con escasos recursos; su caserío es reducido y se encuentra bastante diseminado. Regulares condiciones para alojamiento.	Arranca en la Orotava, á la izquierda del de Santa Cruz de Tenerife á Buenavista por La Laguna (núm.1470). Es de herradura, malo, y atraviesa la isla de N. á S. poniendo en comunicación los dos caminos de Santa Cruz á Buenavista (números 1470 y 1471) A 5 k. de la Orotava se encuentra una senda que conduce al caserío del Agua (6 vecinos), distante 0,5 k. por la izquierda. El que se describe es también senda estrecha difícil; asciende con fuertes pendiente, para cruzar á 3,5 k. las montañas de las Cañadas, en su unión con las de Teide, por el paso de las Negritas, desde donde desciende con las mismas condiciones á Arafo, en cuyo punto vuelve á ser de herradura. El terreno es muy quebrado y volcánico. En Güímar empalma el camino con el de Santa Cruz de Tenerife á Buenavista por Granadilla (núm. 1471)
Güímar	713	3,0			

Número 1473

De Palmar á Teno de Abajo (isla de Tenerife)

9 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Teno de Abajo, cas	21	4,0		Los vecinos de ambos caseríos viven en cuevas diseminadas.	Arranca en el Palmar, á la izquierda del de Santa Cruz de Tenerife á Buenavista por Güímar (núm.1741). Es de herradura, de muy difícil tránsito, y desciende con fuertes pendientes, para cruzar á 1,5 k. de Teno de Arriba las montañas Occidentales, de las que desciende en la misma forma.
Teno de Arriba, cas	3	5,0			

Número 1474

De Arona á Chasna (isla de Tenerife)

9 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Escalona, cas	55	3,0		Escasos recursos y caserío reducido y diseminado; el alimento principal es el gofio.	Arranca en Arona, á la derecha del de Santa Cruz de Tenerife á Buenavista por Güímar (núm.1471). Es de herradura, de difícil tránsito, y asciende fuertemente por las escarpadas laderas de las montañas Centrales, que están cortadas por profundos barrancos, entre los cuales el más importante es el de Coto, que se cruza á 5 k. de Escalona, por un paso de tablas. De Chasna parte un camino á Granadilla (núm.1475).
Chasna, I	144	6,0			

Número 1475

De Chasna á Granadilla (isla de Tenerife)

9 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Granadilla, I	375	9,0		Regulares condiciones para alojamiento. Tiene un pequeño cuartel para el destacamento continuo de la seccion provincial d Abona.	Arranca en Chasna del de este punto á Arona (núm. 1474). Es de herradura, de muy difícil tránsito; desciende rápidamente por las montañas Centrales, y empalma en Granadilla con el de Santa Cruz de Tenerife á Buenavista (núm 1471). A 1,5 k. de Chasna se pasa el barranco de la Fuente Blanca que dificulta el tránsito en tiempo de lluvias.

Número 1476

De La Laguna al Valle de Guerra (isla de Tenerife)

14 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Tegueste el Viejo, l Tegina, ald Valle de Guerra, ald	83 154 296	6,0 4,0 4,0		Escasa capacidad y muy escasos recursos; el caserío de los tres pueblos está muy diseminado.	Arranca en La Laguna, á la derecha del de Santa Cruz de Tenerife á Buenavista (núm1470). Es carretera de segundo orden hasta tegina; faldea las estribaciones de las montañas de Anaga por terreno sensiblemente ondulado y cultivado, y cruza por pontones algunos barrancos. Los principales son: el de las Palomas, á 4,5 k. de la Laguna; el de las Toscas, á 1 de Tegueste, y el de Espinal, á 2 de Tegina. Desde esta aldea es de herradura, y sigue á la inmediación

Número 1477

De La Laguna á Taganana (isla de Tenerife)

20 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Taganana, ald	260	20,0		No ofrece recurso alguno para alojamiento, y su caserío está muy diseminado.	Arranca en La Laguna, á la derecha del de Santa Cruz de Tenerife á Buenavista (núm. 1470). Es carretero natural hasta el barranco de las Mercedes, y de herradura en la parte restante. Atraviesa un terreno sensiblemente ondulado y cultivado hasta los 4 k., que se para por un ponton de mampostería el barranco de las Mercedes; desde este punto el camino asciende en zic-zac, con fuertes pendientes, por los montes de Anaga, hasta ganarlos en la cumbre de la Mina. Continúa despues por la divisoria por el llamado Llano del los Loros, hasta 9,5 k., que empieza á descender en el sitio conocido con el nombre de Cruz de Afur, aunque con algunas contrapendientes. En la Cruz de Taganana se separan los caminos á los valles de San Andres y Bufadero. El que se describe sigue en descenso entre espesos montes, y 2 k. ántes de Taganana empiezan las vueltas de este nombre, que terminan en el valle; las expresadas vueltas tienen por objeto disminuir las pendientes.

Número 1478

De Santa Cruz de Tenerife al Valle de San Andrés (isla de Tenerife)

7 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Valle- Seco, valle Valle del Bufadero, valle Valle de San Andre, valle	10 30 119	1,0 1,0 5,0		Su caserío está diseminado y no tiene recurso alguno. En este valle está el castillo de San Andres, en el que pueden montarse ocho piezas de grueso calibre; puede considerarse como fortaleza avanzada de la rada de Santa Cruz de Tenerife.	Es de herradura hasta el valle del Bufadero, y senda el resto. Faldea las estribaciones de los montes Anaga, por terreno áspero y tan quebrado, que su tránsito, no sólo es difícil, sino hasta peligroso en algunos sitios. La senda es tan estrecha, que apenas da paso á una persona. A 3 y 4,5 k. del valle del Bufadero se pasan los barrancos de la Cueva Bermeja y de Anaga.

Documento 4

Datos aportados por el Boletín Oficial de la Provincia de Canarias, de 1868, para la isla de Tenerife⁴:

Pueblos	Nombre de los caminos	Punto donde principian	Punto donde terminan	Anchura que les fue señalada	Longitud
Adeje	Camino principal	En Arona por el oriente	En Guia	3 metros 33 cents	2500
	De Carrasco	En Adeje	En Vilaflor	Idem	5500
	De Taucho	Idem	En Taucho	idem	2700
Arafo	Medio Camino	En la jurisdicción de Güimar	En Candelaria	4 metros y 45 cents	1400
	De Yoquina y Pinalete	En la id. de Candelaria	En la Cumbre	3 metros 33 cents	3500
	De Pico y Calzada	En la de Güimar	En Candelaria	idem	2500
Arico	Camino de Trabes	Barranco del rio	En las eras pasando por el pago de Icod	Idem	8500
	De Luis Delgado	Arico el viejo	En el bueno	Idem	2700
	De los Colmeneros	Lomo de la Sabina	En la Cumbre	Idem	5500
	De Tajo y Tamadaga	En el puerto de Arona	En la cumbre	Idem	11000
	Del Lomo de Duran	En el mar	Idem	idem	16000
Arona	De las Galletas	En el mar de las Galletas	Vilaflor	5 metros	11000
	De los Cristianos	En id. de los Cristianos	En idem	Idem	9500
	De la costa	En Adeje	En S. Miguel	Idem	15000
	De las Tabaibas	En el lomo de Oropeza	En Arona	Idem	2500
	De las Casas	En la montaña de Tecias	En id.	idem	1400
Buenavista	Del Calvario	En la plaza del conv ^o de S. Fco	En los Silos	4 metros 45 cents	6500
	Del Palmar	Plazuela de S. Sebastian	En Santiago	3	10500
	De Teno	Valle del Palmar	En los Puezgueros	Idem	16500
	Del Puerto	En el extremo del pueblo al norte	En la playa del buen Jesús	3 metros 33 cents	1400
	De la Vega	En el barrio de Triana	En idem	idem	1400
Candelaria	De Igueste	En Candelaria	En Igueste	4 metros 45 cents	5500
Fasnia	Camino Real	En la jurisdicción de Arico	En Guimar pasando por la Iglesia vieja	3 metros 33 cents	5500
	Del Roque	En la Costa	En la Orotava	2 metros	2200
Garachico	Del lance ó vuelta de la cul. ^a	En la calle del torrente	En S. Juan del Repazo	3 metros 33 cents	1400
	Camino oriental	En San Juan del reparo	En Icod	Idem	6500
	Idem occidental	En idem	En el Tanque	Idem	5000
	Del Guincho	En la Ermita de S. Roque	En el barranco de Pimentel	4 metros 45 cents	2700
	Vuelta de S. Pedro	En la playa	En la Plazuela de la Iglesia de S. Pedro Daute	Idem	430
	De las Cruces	En la plazuela de la Iglesia de S. Pedro Daulte	En el barranco de la Palma de Daute	Idem	2700
Granadilla	De la hondonada	En la jurisdicción de S. Miguel	En Arico	5 metros	15400
	Del Pinal	En el pueblo	En la Orotava	Idem	31200
	Del Pinalete	En la Cruz de Toca	En Vilaflor	Idem	11000
Guancha	Camino Real	En el barranco de cueva de palo	En el barranco de Belmonte	4 metros 45	5500
	Idem de Juan dana	Idem	En las Crucitas	3 33	4000
	Camino Real	En el barranco de la Guancha	En el Barranco de Belmonte	4 44	5500
Guía	Camino Real	En el barranco de Erque	En la Cruz de Majano	Idem	2400
	Idem de San Juan	En el pueblo	En la plaza de S. Juan	3 metros 33	5500
Guimar	Camino real	En la jurisdicción de Fasnia	En Guimar	4 metros 14	15000
	Del Puerto de Güimar	En la costa	En la Orotava	idem	11000

⁴ Los datos se publican el día 1 de abril.

	De Arafo	En Guimar	En Arafo	2 metros 80	2700
Icod	De Garachico	En el pueblo	En la raya	5 metros	3700
	Del Tanque	Idem	Idem	Idem	4000
	De Guia	Idem	Idem	Idem	4000
	Del Miradero	Idem	En el monte	Idem	5500
	De la Ciudad	Idem	En la Rambla	Idem	6400
	De la Guancha	En buen pazo	En la Guancha	Idem	7000
	De la Caleta	En el pueblo	En la Caleta	Idem	1400
Laguna	De S. Miguel	En la ciudad	En la jurisdicción del Rosario	4 metros 14	1400
	De S. Bartolomé	Idem	En los genetos	Idem	1400
	De los Valles	Idem	En los Valles	Idem	1400
	De las Mercedes	Idem	En Taganana	Idem	5500
	De la Esperanza	Idem			
Matanza	De S. Diego	En el barranco de Cabrera	En los Majuelos	5 metros	2700
	De S. Cristobal	Idem	En el barranco de S. Antonio	Idem	4000
	Del Cruzado	Idem	Idem	Idem	2700
Orotava	Del Realejo bajo	En la Ermita de Franchy	En el barranco de la Cruz Santa	Idem	1400
	Del realejo alto	En el barranco de montullo	En la Cruz Santa	Idem	1500
	De Chasna	En la Candelaria del Come	En el monte	4 metros 14	11000
	De los rechazos	En el durazno	En el barranco de la Arena	5 metros	4000
	De S. Nicolás	En la Cruz del Durazno	En el idem de la raya	Idem	4000
	En la Perdoma	En la Perdoma	Idem	Idem	2700
Puerto de a Cruz	Del Realejo	En el barranco de San Felipe	En el toscal de la gorbolana	Idem	1400
Rambla	De S. Cruz y Garachico	En el callao y barranco de Ruiz	En el barranco de la cueva de palo	Idem	2300
	De S. José de las Rosas	En el Pueblo por abajo	En la cumbre	Idem	11000
	De la Guancha	En el barranco hondo	En la Guancha	5 metros	4400
	De Santa Catalina	En el barrio de S. José	En el barranco de la Guancha	Idem	700
Realejo Alto	De la Orotava	En la acequia de los conventos	En el barranco de la Orotava	Idem	1400
	Del Puerto	En la plaza de Torres	En el callejón del Juzgado	Idem	1400
	De la Cruz Santa	En la calle de la legañe	En el barranco de la Orotava	4 metros 14	2700
	En palo blanco	En el Pueblo	En la Agostura de las Cañadas	idem	16500
Realejo Bajo	De la Rambla	En la acequia de los conventos	En el barranco de Ruiz	5 metros	5500
	De Icod el alto	En el Castillo	En el barranco Hondo	4 14	5500
Rosario	Del Rosario	En el pueblo	En el tablero y los baldios	Idem	11000
	De Candelaria	En Candelaria	En la Laguna	5 metros	2700
	De las barreras	Idem	Tacoronte	4 14	11000
	De la Esperanza	La Cumbre	La Laguna	5 metros	8000
S. Miguel	Camino de travesía	Arona	La Granadilla	Idem	10200
	Del mar	El mar	Vilaflor	Idem	16500
	De viña vieja	La cueva camino de Travesía	La Granadilla	Idem	3200
	De la mata	Camino de Tramaide	El camino de S. Roque	4 metros 14	2170
	De Jama	Camino de San Roque	Jama	idem	5400
Sta. Cruz	De S. Andrés	Santa Cruz	El barranco del Bufadero	3 metros 33 cents	1800
	De los campos	Idem	Valle de Jimenes	idem	4000
Sta. Urs ^a	Camino de los Guanches	La Victoria	La Orotava	5 metros	5500
	De Candelaria	El Monte	Candelaria y Guimar	4 metros 14	1400
Santiago	De arguaya	La cumbre de erjos	El majano limite de Guia	Idem	1400
	Del pino del aire	Los llanos de idem		3 metros 33	1500
Sauzal	S. De cristobal	Tacoronte	La Matanza	4 metros 14	1400

	De los habales	Idem	Idem	5 metros	1500
	Del calvario	Idem	La plaza de la Iglesia	4 metros 14	1400
Silos	Camino real	Barranco de Correa	La Cruz de Piedra jurisdicción de Buena vista	5 metros	2300
	Idem de Daute	El pueblo	La raya	idem	3500
Tacoronte	Del calvario	El molino de S. Agustín	El Sauzal	4 metros 14	2700
	De los perales	El valle de Guerra	La herrera	Idem	2700
	De la fuente	La calle del calvario	El camino de Haberes	Idem	1400
	Del convento	Idem	idem	idem	234
Taganana agregado á Sta. Cruz	De la Laguna	El pueblo	La Laguna	3 metros	15000
	S. Andrés	Idem	La cumbre del bailadero	2 metros	2700
	Del tabomo	Idem	El barranco de los carboneros	Idem	2700
	De la punta de Anaga	Idem	S. Andrés	idem	1400
Tanque	De la Cumbre	El caminode Garachico	La cumbre de Erjos	Idem	8000
	De las piletas	Garachico	La piedra colorada	4 metros	1400
	De altas	Idem	La cumbre de erjos	4 metros 14	1400
	Del arrastradero	La cruz grande	Camino de altos	3 metros	2700
Tegueste	Del Portezuelo	El pueblo	Tegina	4 metros 14	2700
Tegina	De pico vermejo	Idem	Valle de Guerra	Idem	1400
	De baja-mar	Idem	La punta de Hidalgo	Idem	1400
	De la costaa	idem	Valle de Guerra	Idem	1400
Valle de S. Andrés	De Sta. Cruz	S. Andres	Valle del Bufadero	2 metros	26500
	De Igueste	Idem	Tegueste	idem	6500
	Del bailadero	Idem	Taganana	3 metros 33cents	2700
Victoria	El único de esta jurisdicción que terminaba en la Matanza ha desaparecido del Plan por ser ya carretera dek Estado				
Vilaflor	De Arona	De Arona	En la Orotava	5 metros	8000
	De S. Lorenzo	S. Lorenzo	Idem	Idem	11000
	De S. Miguel	S. Miguel	Icod	Idem	8000
	De la Granadilla	La Granadilla	Vilaflor	Idem	11000

Documento 5

Datos aportados por el Depósito de la Guerra en su *Itinerario descriptivo militar de España*, de 1866, para la isla de La Palma⁵:

Número 1495

De Santa Cruz de La Palma á Tasacorte por el centro de la isla (isla de La Palma)

25,5 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Buenavista, cas.	190	2,0		Estos pueblos tienen el caserío algo diseminado y cortos recursos.	Es de herradura, y atraviesa la isla de E. á O. Sigue un terreno cultivado hasta Breña-Alta, donde se presenta accidentado; á 0,5 y 1 k. de dicho pueblo se cruzan los barrancos de Agüerencio y Adaresa; en este último empieza la subida, para atravesar la cordillera que se eleva en el centro de la isla. Á 7 k. del citado pueblo entra en una ancha garganta, formada á la derecha por la montaña de la Palmita, y á la izquierda por la Venta; á 8 k. termina la subida, y el camino empieza á descender hasta El Paso; á 11 k. se atraviesa una zona volcánica de 0,5 k. de extensión, y el terreno empieza á despejarse. A 2 k. del Paso se cruza el barranco de la Hermosilla, y á 0,5 de Agual, el de Tenisque. Un k. ántes del Paso empalma, por la derecha, el de Santa Cruz de la Palma (núm. 1497). En Tasacorte se unen los caminos de Santa Cruz de la Palma por las costas S. y N. de la isla (números 1496 y 1498)
Breña Alta, l.	438	1,5			
Paso (El), cas.	461	15,0			
Llanos (Los), l.	225	3,5			
Argual, cas.	229	1,5			
Tasacorte, cas.	278	2,0			

Número 1496

De Santa Cruz de La Palma á Tasacorte por la costa S. (isla de La Palma)

48,5 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Santa Cruz de la Palma, c.	906	>>		Capital de la isla; tiene fortificaciones por la parte de mar. Hay un faro de sexto orden. Se comunica, por buques de vela que salen periódicamente, con el puerto de Santa Cruz de la Orotava, distante 65 millas. Hay un cuartel para batallón provincial de La Palma y el destacamento de artillería. Corre por la población el barranco de San José, que lleva bastante agua y tiene un puente. Su caserío está diseminado, y alrededor de la iglesia se halla el núcleo del pueblo, que consta 88 vecinos. Corta capacidad y escasos recursos lo mismo que los siguientes.	Es de herradura, de difícil tránsito. En todo su trayecto sigue próximo á la costa, rodeando la isla por la parte S., y está dominado constantemente por una cadena de montañas paralelas á la costa, volcánicas y muy ásperas. El terreno es quebrado y se encuentran algunos pasos difíciles; á 1 k. se cruza el barranco Pintado; sigue despues por la playa, y dominado por la derecha, por la elevada roca Risco de la Concepción, que está cortada á pico; este paso se hace impracticable en las mareas altas, y se extiende hasta 3,5 k. que se separa de la playa; á 4 k. se pasa el barranco de San Pedro. A 1,5 k. de Mazo se cruza el barranco del Romero, que detiene el tránsito en época de grandes lluvias, y á 0,5 k. de Malpaíses el de Jurada. A 0,5 k. de Tígalate se encuentra una zona volcánica, de 2 k. de extensión; á 0,5 k. del Charco una lava, de 0,5 de longitud, y á 1,5 k. otra de la misma clase y de 1,5 k. de extensión. En Tasacorte se une este camino con el de la costa N. (número 1498), entre ambos circunvalan la isla; también empalma el que une los mismos puentes atravesando el centro de la isla (núm. 14975)
Breña Baja, l.	304	5,5			
Mazo, l.					
Sabina, cas.	826	5,5			
Malpaíses, cas.	53	3,5			
Tígalate, cas.	99	1,5			
Fuencaliente, cas.	129	3,5			
Charco (El), cas.	30	7,5			
Jedey ó la Dichosa, cas.	3	8,0			
Manchas (Las), cas.	10	4,5			
Campitos, cas.	59	1,5			
Tajuya, cas.	79	2,5			
Tasacorte, cas.	90	2,0			
	278	3,0			

⁵ *Itinerario descriptivo militar de España. Tomo VIII. Islas Baleares y Canarias, 1866:97-102.*

Número 1497

De Santa Cruz de La Palma á El Paso por Vendaval (isla de La Palma)

15,5 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Vendaval, cas. Paso (El), cas	10 460	12,5 3,0		Carece de recursos. Tiene su vecindario diseminado en una extensión de 2 k., y cuenta con algunos recursos.	Es de herradura, y asciende fuertemente, para ganar á 2 k. el alto llamado Cruz de los Bolos, del cual desciende despues, para cruza á 5 k. el barranco de Aguasencio, de cauce profundo y gran corriente en época de lluvias. En él empieza la áspera y peligrosa subida á la cumbre Nueva, que se cruza á 9 k. La bajada, bastante más peligrosa que la subida, termina en Vendaval; desde 0,5 k. ántes el camino sigue por el cauce del barranco de las Canales. Desde el caserío de Vendaval continúa por el referido cauce, que deja á 0,5 k., para volver a entrar en él á 1 k., dejándolo definitivamente á la derecha, á 2 k. Uno ántes de El Paso, se une el camino con el de Santa Cruz á Tasacorte por el centro de la isla (núm. 1495).

Número 1498

De Santa Cruz de La Palma á Tasacorte por la costa Norte (isla de La Palma)

95 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Tenagua, cas. Santa Lucía, ald. Punta Llana, cas. Granel, cas. Galga, cas. San Andrés y Sauces, l. Cabezadas, cas. Barlovento, l. Topaciegas, cas. Gallegos, cas. Franceses, cas. Garafia, l. Cueva de Agua, cas Tricias, cas. Pinar (El), cas. Punta Gorda, cas. Facundo, cas. Roque (El), cas Tinisara, cas. Aguatabar, cas. Tijarafe, l. Jesús, cas. Punta Tijarafe, cas. Argual, cas. Tasacorte, cas.	9 44 122 124 90 470 40 348 32 54 87 587 74 59 121 38 30 48 47 85 89 123 122 229 278	6,0 2,0 2,0 2,5 4,0 7,5 3,0 3,0 2,5 3,5 3,5 16,5 3,0 7,0 3,0 1,5 1,5 0,5 3,0 2,5 3,0 2,5 3,5 6,0 2,5		Casi todos tienen poca capacidad para alojamientos y escasos recursos, exceptuando San Andres y Sauces, que tienen regulares condiciones para alojamiento de infantería; Garafia no cuenta con recursos de ninguna especie.	Es de herradura, y faldea á la inmediación de la costa una serie de montañas volcánicas, que se elevan en el centro de la isla. El terreno es quebrado y presenta algunos pasos peligrosos, especialmente el de los profundos barrancos que impiden el tránsito en épocas de lluvias, por la gran cantidad de agua que arrastran. Los principales son: el de las Nieves, que se pasa á 0,5 k. de Santa Cruz; el de Tenagua, á 1,5 k. de caserío del mismo nombre; los del Corcho y Nogales, á 1 y 2 k. de Granel; los de la Galga y San Juan, á 4 y 7 k. de la Galga; el de San Andres, á 1,5 k. de este lugar; el de Topaciegas, á 1 k. de Barlovento; los de Gallegos y la Crucecita, á 0,5 y 2,5 k. de Gallegos; el de Fernando, á 2,5 k. de Garafia; el de Briesta, á 3 k. de Cuevas del Agua; el de Valbucano y la Berbera, á 1 y 2 k. de Tinisara; los de los Gómeros y Aresia, á 0,5 1 k. de Jesús, y el Rio, á 3,5 k. de Punta de Tijarafe. En Tasacorte se une este camino con el que se dirige por la costa S. (núm. 1496), y entre los dos circunvalan la isla. También empalma el que une ambos puntos, atravesando el centro de la isla (núm. 1495).

Documento 6

Datos aportados por el Boletín Oficial de la Provincia de Canarias, de 1868, para la isla de La Palma⁶:

Pueblos	Nombre de los caminos	Punto donde principian	Punto donde terminan	Anchura que les fue señalada	Longitud
Varlov ^o	Cruz de Aparicio	En el barranco de la herradura	En el barranco de Franceses	4 metros 14	8000
Breña alta	De Buenavista	En la cruz de caluña	En la jurisdicción de breña baja	Idem	4500
	De Id. y cumbre nueva	En la id. de las calas	Idem en paso de id	3 metros 33	5500
	De la id. vieja	En la plaza de la Iglesia	Idem	idem	7000
	De la cuesta de la Pala	En la jurisdicción de la ciudad	Tamano	idem	8000
Breña baja	De Breña baja	En la playa	La jurisdicción de Mazo	4 metros 14	8000
	De la cuesta de la Pala	Idem	Cumbre vieja id. del Paso	3 metros 33	11000
	De S. José	En las breveras	La jurisdicción de Mazo	idem	2700
	De Mecitas	En la caleta del palo	Sabina	4 metros 14	5000
Fuencaliente	Del tablado	En Mazo	Los Llanos	Idem	11000
	Del Pozo	En el pago de los canarios	La costa del mar	3 metros 33	2700
	Del Pinal	En el pinal grande	El pago de la Caleta	idem	400
	De las chosas	En el pago de los canarios	Idem	idem	400
Garafía	Camino Real	En el barranco de Iscagua	El barranco de los Polcos	Idem	35000
	Id. que sale de Barlovento	En S. Domingo	Idem	Idem	16000
	Id. de la cumbre	Idem	La ciudad	Idem	22000
Llanos	De hermosilla	En el pueblo	El Pazo	4 metros 14	700
	De las manchas	Idem	Fuencaliente	3 metros 33	11000
	De las angustias	Idem	Tijarafe	idem	3400
Mazo	N.	En la montaña de Breña-baja	La cruz de somada alta	3 metros 33	19000
	De belmaco	En las mecitas entre id.	El lomo gordo	idem	22000
	De la cumbre	En la cajita costa del mar	La sierra de la cumbre	idem	11000
Paso	De la cumbre nueva	En la crucijada	La jurisdicción de Breña alta	Idem	11000
	De la id. vieja	En la cancela de Diego Hernandez	Idem de id baja	Idem	12000
	Del medio	En la plaza del pueblo	Idem de Fuencaliente	Idem	16000
Punta gorda	De travecita	En Gacome	Discagua	Idem	5500
	Del calvario	En casa blanca	La Parroquia	Idem	1400
	Del puerto	En la rivera del mar	Discagua	Idem	8000
	De la cumbre	En la parroquia	La cumbre	Idem	11000
	De fagundo	En la playa del mar	El barranco de homos	Idem	8000
Punta llana	De Punta llana	En barranco seco	El barranco de la Galga	Idem	16000
	El que vá á la galga	En la casa del pósito	La jurisdicción de S. Andrés	Idem	8000
S. Andres y Sauces	De galguito	En el barranco de la galga	El barranco de la herradura	4 metros 14	5500
	De la costa	En el convento de la piedad	Idem	idem	2700
Sta. Cruz	De mirca	En la plaza de S. Fernando	Barranco seco	Idem	5500
	De calcinas	En la calle de S. Sebastian	La cruz de las calsinas	Idem	2700
	De la dehesa de la encarnación	En la cuesta del barranco de Sta. Catalina	La cumbre de los andenes jurisdicción de Garguia	Idem	2200
Tijarafe	Del rio	En la Angustia	La Gorome	3 metros 33	16000
	De Amagad	En el Rio	Amagad	idem	2700
	Del Puerto	idem	El Jesús	idem	5500

⁶ Los datos se publican el día 1 de mayo.

Documento 7

Datos aportados por el Depósito de la Guerra en su *Itinerario descriptivo militar de España*, de 1866, para la isla de La Gomera⁷:

Número 1499

De San Sebastián á Arure (isla de La Gomera)

27,5 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
San Sebastian, v.	445	>>		Capital de la isla; se comunica por buques de vela, que hacen el comercio de cabotaje con Santa Cruz de Tenerife, distancia 64 millas, y con el Puerto del Hierro, en la isla de su nombre, separado 43 millas. Tiene regular capacidad y un cuartel para alojar el cuadro de la seccion provincial de La Gomera.	Es de herradura; á la salida de San Sebastián se cruza el barranco de la Villa, que en época de lluvias suele interrumpir el paso, y el camino asciende, con fuerte pendiente y por terreno de roca en extremo quebrado y árido, hasta 17 k., que llega al alto de Cabeza de Toro. Desde este punto desciende del mismo modo hasta los 4 k. de Chipude, que se cruza en el barranco de Valle de Gran Rey. En el ato de Cabeza de Toro se cruza con el camino de Alajeró a la bahía de Vallehermoso (núm. 1500).
Chipude, cas.	7	21,5		Este caserío y el lugar que siguen tienen escasa capacidad y ningún recurso.	
Arure, l.	221	6,0			

Número 1500

De Alajeró á la bahía de Vallehermoso (isla de La Gomera)

44 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Alajeró, L.	215	>>		Poca capacidad y ningun recurso	Es de herradura y asciende fuertemente por terreno de roca, áspero y difícil, para ganar, á 3 k., el alto de la Cabeza de Toro, donde se cruza con el camino de San Sebastián á Arure (número 1499). Sigue 1 k. por dicho alto, y empieza la bajada, mucho más pendiente y difícil que la subida, y que termina en Hermigua. A 18 k. entra en el cauce del barranco de Hermigua, por el que sigue hasta dicho lugar. Desde él sigue el terreno árido y quebrado con várias y fuertes pendientes; á 11 k. de Agulo se cruza el barranco del Garabato, cuyo curso sigue hasta el pueblo. Desde Vallehermoso hasta la bahía desciende, en lo general, con regular pendiente.
Hermigua, L.	371	21,5			
Agulo, L.	220	3,5			
Vallehermoso, L.	897	12,0			
Bahía de Vallehermoso	>>	6,0			

⁷ *Itinerario descriptivo militar de España. Tomo VIII. Islas Baleares y Canarias*, 1866:103-104.

Documento 8

Datos aportados por el Boletín Oficial de la Provincia de Canarias, de 1868, para la isla de La Gomera⁸:

Pueblos	Nombre de los caminos	Punto donde principian	Punto donde terminan	Anchura que les fue señalada	Longitud
Agulo	De Talanquera	En el pueblo	En la Cruz del Tabaybal	3 metros	2700
	Del Roquillo	Idem	La del Tirno	Idem	5500
	Del embocadero	En el Roquillo	La playa de Hermigua	Idem	3500
	De Mariga	En Tabares	Los Helechos	Idem	5500
Alajeró	De la playa de Santiago	En la playa de Santiago	En la cabeza de Toro	3 metros	16500
	De Santiago	En el barranco de idem	En el pueblo	Idem	2700
	De Imada	En lo asadado	En Idem	2 metros	2700
	De la cantera	En el pueblo	En idem	Idem	2700
Arure	De Coto y Palmarejo	En el pueblo	En Valle Gran-Rey	3 metros	13000
	De camela de morero	Idem	En el atajo jurisdicción de Chipude	Idem	2700
	De vega de Chinca	Idem	En la cruz de Maria Tomé	Idem	5500
	De la América	Idem	En la caliza y Valle Gran-Rey	Idem	5500
Chipude	De Valle Gran-Rey	En el puerto de Valle Gran-Rey	En la jurisdicción de Agulo	Idem	13700
	De Ignaja	En el puerto	En el alto de Garajonai	2 metros	16000
	De la Dehesa	En el Pueblo	En Idem	Idem	11000
	De Pavon	En idem	En idem	Idem	5500
Hermigua	De Tabaybal	En la cruz del viento	En la cumbre jurisdicción de la Villa	3 metros	11000
	Del Bailadero	En el lomo de S. Pedro	En la cabeza de Toro	Idem	13000
	Camino Viejo	En la Meseta	En las cancelas de Budieu	Idem	1400
	De la playa	En Carrasco	En el Peñón	Idem	1400
S. Sbtian	De las Nieves	En la Villa	En la Sarcita jurisdicción de Herm ^a .	Idem	11000
	Del barranco de S. Antonio	En el Puerto	En la Degollada	Idem	11000
	De la Laja	En el barranco de S. Antonio	En la Laja	Idem	1700
Valle-hermoso	Del Lomo del Fraile	En el puerto	En cabeza de Toro	Idem	12000
	Del Ingenio	En la Consolacion	En la Laguna Grande	Idem	16000
	De Garabato	En Morera	En Cruz de Caña	Idem	8000

⁸ Los datos se publican durante los días 4 y 6 de mayo.

Documento 9

Datos aportados por el Depósito de la Guerra en su *Itinerario descriptivo militar de España*, de 1866, para la isla de Fuerteventura⁹:

Número 1488

De Puerto de Cabras á San Antonio por Tindaya (isla de Fuerteventura)
43,5 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Puerto de Cabras, L.	115	>>		Capital de la isla de Fuerteventura. Tiene comunicaciones por buques de vela, que hacen el comercio de cabotaje con Las Palmas, en la Gran Canaria, distinta 98 millas, y con el puerto de Arrecife, en la isla de Lanzarote, que dista 44 millas.	Es de herradura, y atraviesa un terreno llano hasta Matilla, donde asciende por la falda de la montaña llamada de la Muda, hasta 4 k., que vuelve á entrar en un terreno llano; en Oliva se accidenta algo, y continúa hasta San Antonio ó los Lajares.
Tetir, L.	214	8,5		Hay una casa cuartel, de propiedad particular, para alojamiento del cuadro de la seccion provincial de Fuerteventura. Su caserío es de muy corta capacidad y escasos recursos.	En Tindaya arranca, por la izquierda, un camino á Tuineje (<i>núm.</i> 1491).
Matilla, cas.	33	4,0			
Tindaya, cas.	90	4,0			
Oliva, L.	238	6,0			
Manta, cas.	4	13,0			
Toston ó Roque, cas.	44	2,5			
San Antonio ó los Lajares, cas.	60	5,5			

Número 1489

De Puerto de Cabras al fondeadero de Matas-Blancas (isla de Fuerteventura)
60,5 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Antigua, l.	263	19,0		Todos los pueblos de este itinerario tienen corta capacidad y muy escasos recursos; aunque el caserío de Antigua es regular, está muy diseminado. Desembarcadero situado en la playa de Jandía.	Es de herradura y recorre un terreno ondulado. A 2, 2,5, 4,5 y 7 k. se pasan los barrancos llamados de Rico-Prieto, Canalizo, Zurita y Cabras. A 9,5k. asciende fuertemente hasta 10 k., siendo peligroso este paso. De Tiscamanita á Tuineje el terreno se accidenta notablemente, y el camino está dominado por la montaña llamada Morro del risco. Desde Tuineje sigue un terreno accidentado, y se cruzan varios barrancos de escasa importancia. En Tuineje arranca, por la izquierda, un camino al puerto de Grantarajal (<i>núm.</i> 1490), y otro, por la derecha, á Tindaya (<i>número</i> 1491)
Valles de Ortega, cas.	49	4,0			
Agua de Bueyes, cas.	79	2,5			
Tiscamanita, cas.	150	2,5			
Tuineje, l.	256	3,5			
Florida, cas.	5	3,0			
Tesegerague, cas.	22	6,0			
Chilegua, cas. (2 k.d.).	7	10,5			
Fondeadero de Matas-Blancas	>>	9,5			

⁹ *Itinerario descriptivo militar de España. Tomo VIII. Islas Baleares y Canarias, 1866:90-93.*

Número 1490

De Tuineje al Puerto de Grantarajal (isla de Fuerteventura)

14 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Puerto de Grantarajal.	> >	14		Este puerto es frecuentado únicamente en la época de la exportación de la barrilla.	Arranca en Tuineje, á la izquierda del de Puerto de Cabras al fondeadero de Matas-Blancas (núm. 1489). Es de herradura, y recorre un terreno ligeramente accidentado; á 9 k. se pasa el barranco del Potro, y á 9,5 desciende por la margen derecha del Grantarajal, por la que sigue hasta su desembocadura.

Número 1491

De Tuineje á Tindaya (isla de Fuerteventura)

43 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Pájara, l.	150	6,0		Escasa capacidad y muy cortos recursos.	Arranca en Tuineje, á la derecha del de Puerto de Cabras al fondeadero de Matas-Blancas (núm. 1489). Recorre un terreno llano hasta 1 k. del arranque, que asciende fuertemente, para cruzar á 2,5 la montaña d Morro del cabildo, de la que desciende del mismo modo hasta los 3,5 k. Este paso es peligroso. Entra después en un terreno quebrado, en el que hay algun cultivo. Desde 4 k. sigue la margen del barranco Pájara hasta el pueblo del mismo nombre. A 4 k. de Toto, y después de una fuerte y corta subida, desciende al barranco de Palmas, lo atraviesa á 8,5 y 9,5 k., y continúa por su margen derecha hasta Betancuria. Desde dicho punto á Tindaya recorre un terreno accidentado, y en este caserío empalma con el camino del Puerto de Cabras á San Antonio (núm. 1488)
Toto, cas.	51	2,0			
Betancuria, v.	97	11,0			
Ampuyenta, cas.	62	8,0			
Casillas del Angel, l.	95	4,5			
Tefia, cas.	48	5,0			
Tindaya, cas.	90	6,5			

Documento 10

Datos aportados por el Boletín Oficial de la Provincia de Canarias, de 1868, para la isla de Fuerteventura¹⁰:

Pueblos	Nombre de los caminos	Punto donde principian	Punto donde terminan	Anchura que les fue señalada	Longitud
Antigua	De la Villa	En la Antigua	En los puertos del O.	6 metros 66 cents.	4 000
	De la Oliva	Idem	En el extremo del norte.	Idem	18 500
	De la Ampuyenta	Idem	En la Ampuyenta.	Idem	4 000
	De Puerto de Cabras	Idem	En el Puerto.	Idem	22 000
	De gran Tarajal	Idem	En Gran Tarajal	Idem	27 000
	De Pto. de Cabras	Idem	En el Puerto.	Idem	22 000
Betancuria	De la Peña	En la Villa	En la playa del mar.	Idem	11 000
	Del Valle	Idem	En idem.	Idem	7 000
	De la Antigua	Idem	En la antigua.	Idem	2 000
	De Pájara	Idem	En las Granadillas.	Idem	8 000
Casillas del Ángel	Del Puerto de Cabras	En el pueblo	En Puerto de Cabras.	Idem	5 500
	De la Ampuyenta	Idem	En Tarajalejo.	Idem	3 500
	De los Llanos	Idem	En Ajuy	Idem	8 000
	De Tefía	Idem	En los Pueblos del Norte.	Idem	5 000
Oliva	Del Puerto de Cabras	Idem de Oliva	En el Puerto.	5 metros	8 000
	De los Lajares	Idem	En el extremo del norte.	Idem	5 500
	Del Roque y de Tostón	Idem	En idem.	Idem	7 700
	De Tindaya	Idem	En del sur.	Idem	5 500
	De Vallebrón	Idem	En idem.	Idem	5 500
Pájara	De la Rosa	En el pueblo	En Jandía.	6 metros 66 cents.	44 000
	De Tuineje	Idem	En la Degollada.	Idem	2 700
Puerto de Cabras	De la Oliva	En el pueblo	En el extremo del norte.	Idem	5 500
	De Tetir	Idem	En idem al Poniente.	Idem	5 500
Tuineje	De las Casillas	Idem	En idem al Sur y al Poniente.	Idem	6 800
	De Gran Tarajal	En dicho puerto	En la cañada de agua de Bueyes	Idem	19 000
	De Poso Negro	Idem	En Pájara	Idem	19 000
Tetir	De Puerto de Cabras	En el pueblo	En Puerto de Cabras.	Idem	2 700
	De las Casillas	Idem	En las casillas	Idem	5 500
	De la Oliva	Idem	En la Oliva y caldereta	Idem	3 500
	Idem	Idem	En la Oliva	Idem	5 500

¹⁰ Los datos se publican el día 4 de mayo.

Documento 11

Datos sobre caminos extractados de los *Repartimientos de Gran Canaria*, de Ronquillo, M. y Aznar, E., (1998):

Referencias a caminos entre los años de 1517 y 1557	Fecha
de la dicha Arucas camino de la villa de Galdar	17-02-1517
e por la otra parte el camino de Agaldar	17-02-1517
[barranco de Facarcas] de la una parte las dichas tierras de la parte de arriba con el camino Real que va a las quevas de Juan Gonçalez e por la parte de abaxo el camino viejo de canarios que va a Agaete	20-03-1522
le hagan merced de le dar en el barranquillo del Trapiche como van el camino a Firgas a la mano yzquierda	07-08-1525
[Arenal de Tara] e por el cabo de arriba un camino que sale del yngenio de Pero Barya que va a Valsequillo e partelas por medio del camino viejo que va a Valsequillo	??-06-153?
del camino de Acusa para baxo	01-03-1531
e de la otra parte el camino que (Tama)dava	17-??-1531
por linderos de la una parte el camino que va al yngenio de Diego Diaz [Telde]	28-05-1533
qual plega saber como linde con el camino del Palmytar que va por el P, [roto]	1534
e el camino que va a las Begas de Tintinguada... syn perjuizio de camino y abrevadero de ganados	13-04-1534
an por linderos de la una parte de arriba el camino viejo que va al Carrizal	20-05-1534
e de parte de abaxo el camino que va a Tesene	22-01-1535
en termino de Galdar a(riba) camino del Agua del barranco que llaman Ançofe	17-12-1535
de la parte del camino que va de Galdar para Artajo	17-12-1535
en el camino que va para los Mocanes [Telde]	14-02-1536
el camino que va a Aguimes	14-02-1536
otra parte el camino nuevo que va a la montaña de Tamadava [al] b(arra)anco del agua de Artevirgua	23-03-1536
a por lindeeros de la una parte el camino que va desta çibdad de Telde por el Arenal de Tara a Valsequilloe por la otra parte el camino que viene de Valsequillo por el Aseña que dizen de Gonzalo Rela e va a tener a los Llanos	12-06-1536
junto al camino que va desta çibdad [Telde] a las caleras de la çima por el barranco de Juan de Caçeres aguas vertientes hasta el camino Real que va desta çibdad [Telde] a la çibdad del Real de Las Palmas	12-06-1536
e lyndan por la vanda de arriba con el camino viejo que va al Carrizal	12-06-1536
que han por linderos de la una parte el Atajo que va a Tirahana e por la otra parte el camino...	07-07-1536
como van de esta çibdad [Real de Las Palmas] a Telde con el camino Real	07-07-1536
e por otra parte el camino que va de Tara para Valsequillo	13-07-1536
y por la parte de abaxo el camino Real que va a Facarcas [Gáldar]	16-12-1536
y el camino que va a la myna de Tejeda por debaxo de los Riscos a dar al portazete y el camino que va a dar al barranco de la mina... syn perjuizio de los caminos e veredas de los ganados	15-03-1537
es a la salida de Telde camino de la Vega	16-11-1537
que esta de luengo del camino que va para este yngenio de la dicha Vega [Aguatona]	02-08-1538

e de la vanda de arriba el camino que va del yngenio de Gonçalo Ruiz a la montaña Doramas	17-01-1539
de unas tierras que tengo desmontadas en el termino del Bañadero que es en el Aumastel linderos de una parte el camino Real	05-05-1539
a un atajo que sale a Temisas... si es encima de la lomada del camino que va a Tirahana	17-09-1540
otro pedaço de tierra de riego para cañas en Taçautejo que esta a la mano yzquierda del camino que va de esta çibdad [Real de Las Palmas] a santa Virgeda... e con el camino que viene del yngenio de Diego Diaz a los Silos	23-03-1540
e por la parte de abaxo el camino que va del posuelo de Melenara	23-07-1540
en el barranco de Telde que a por los linderos de la parte de arriba el camino que va de san Sebastian para Tara	06-09-1540
que lyndan con el camino de Untjaya para arriba.... Para hazer un molino de pan el qual pido dende la pasada del camino que va de las casas de Tunte e atraviesa el sequero alli en el barranco de Tunte	17-09-1540
en el camino de Aguimes	25-10-1540
de un solar que esta al cabo de Triana el camino de las ysletas (que es) desde la casa adonde solia estar el Espiritu Santo hasta el barranquillo que (vie)ne de Tamarateite y de longura el camino Real	29-12-1540
e que esta en el camino ... hasta dar donde atraviesa el camino el bolvyendo camino adelante... hasta dar al camino e todo el camino adelante que lleva a un camino de melchor Gutierrez [Tejeda]	09-11-1541
que son dende el Caedero del agua un barranquillo arriba hasta dar a los Peñones e de los Penones e camino Real en la mano por la cumbre de la Syerra	17-12-1541
e por la vanda de abaxo el camino que va a lo del Gallego [Tirajana]	27-01-1542
un pedaço de tierra posar junto al postrer cañaveral de la mar en el camino de Telde	25-02-1542
y con el camino que va de esta çibdad [Real de Las Palmas] a Santa Birgida	27-09-1542
e por otra vanda el camino que va el lomo de las tierras arriba desde la Palma que dizen de Juan de Sanmartin [Guía]	20-10-1542
a por linderos de una parte el camino que va al yngenio de Diego Diaz	06-11-1542
e por otra parte el camino que va de los Llanos para el yngenio de Diego Diaz e por la otra parte el camino para la Vega de los Mocanes [Telde]	06-04-1543
de las mesas que dizen de Facaracas que lindan con el camino Real que va de Agüia a Artevirga	18-07-1543
e por la vanda de abaxo con el camino Real que va a Telde [desde Agüimes]	20-08-1543
que es en el termino de la dicha çibdad de Telde camino de Agando donde dizen Montañeta de las Guesas e linde con tierras donde dizen los Majanos de (en blanco)	26-09-1543
e tambien lindan por parte de arriba camino real a dar a la fuente del Chorrillo [Rehoya de Facarcaz]	26-09-1543
para abaxo e por medio de las dichas tierras que va el camino de Agando por medio dellas	26-09-1543
en el dicho Axinamar arriba hasta el camino que va a Telde e ençima del camino	05-12-1543
algunas personas van por el dicho barranquillo digo que yo hare el camino de buena servidumbre mejor de lo que agora esta [Real de Las Palmas]	09-01-1544
hasta dar al camino que desta çibdad va al dicho yngenio e por la parte de arriba desde el dicho camino del yngenio el dicho camino que va a los molinos de Salido y Hernan Moro [Real de Las Palmas]	22-02-1544
e es junto al camino que va por el dicho lomo arriba [Pino Santo]	29-03-1544
que es sima del camino que desiende a Tirahana yendo de Temisas para alla, linderos del dicho camino que desiende a Tirahana y barranco de los Pinos	04-06-1544
que esta en el camino que sube a Rimal [Tirajana]	30-07-1544
del camino que va desta çibdad [Telde] al dicho lugar de Aguimes	01-08-1544
que son en una mesa que esta arriba del Valleseco que a por linderos al camino yzquierda la cueva que dizen de los Corchos... e por la cabeçada arriba el camino Real que va para Facarcaz	18-08-1544
e alindan por la parte de arriba con el camino Real que va al Pinal de Galdar... e por el lado el dicho camino Real	12-09-1544

y de la otra con el camino de abaxo que traviesa a la Rehoya que dizen de Facarcas	01-10-1544
de un corral de canarios que esta de la otra parte del barranco de Abtiacar junto al camino que va al lomo del pino Santo	10-11-1544
y de la parte de abaxo camino que va al Lantiscal de aquel cabo a la sima	28-06-1545
en el termino de Agaldar debaxo del malpays del la Caldereta del Pinal de Galdar de unas vegetas e hoyas que an por linderos el camino de los Fontanales	24-07-1545
e de la otra el camino e cuevas que dizen de Escalona [Fontanales]	26-10-1545
E por parte de arriba con la caldera de Espartero e un camino que va del Pinar	29-12-1545
son de aquel cabo del Pinar de Agaldar por el camino que va a Tejeda	01-03-1546
e de la otra parte el camino del Valle Seco que va a las cuevas de los Corchos el barranco arriba	08-03-1546
e hasta el camino de las cuevas blancas [Comarca de Telde]	14-07-1546
desde donde se apartan dos caminillos uno que va a Ayacata y el otro a Tunte, el dicho barranquillo arriba hasta la fuente e por banda de abaxo el camino Real	27-09-1546
e por el camino arriba tras la sierra... porçima del camino... [En la Sierra]	11-10-1546
al camyno abaxo que ban el anden de malsendero [Moya]	29-10-1546
que es linde del camino que va al puerto de Gando	31-03-1547
debaxo del camino [ribera del barranco de Telde]	17-08-1547
e por la otra parte de abaxo el camino de los cana[roto] de la Vega [Agüimes]	14-11-1547
yendo al camino en la mano hasta asomar a Santa Virgeda [Lentiscal]	12-12-1547
e por la otra con camino que va para el banadero [Santa Lucía]	30-01-1548
e por la otra parte con el camino que da a los llanos de la Pez [en la Sierra]	27-02-1548
que la parte de medio un camino que sale al dicho barranco [barranco del Agua Tafira]	22-03-1548
hasta dar al camino alto que atraviesa la mina de Tejeda	11-05-1548
que son desde un camino que del Gamonal por un lomo abaxo desçiende a la cabeçada del barranquillo que asta arribade los Silos ençima de los mojones del Lantiscal	13-08-1548
e por la parte de abaxo el camino que va dentro de los dichos linderos [barranco de Agüimes]	17-09-1548
que a porlinderos de la una parte el camino Real que va al pinal de Tirahana	17-09-1548
que an por linderos de la vanda de abaxo cuevas Blancas y el camino que va a Tiraxana	10-12-1548
e por abaxo el camino Real que va desta çibdad al lugar de Agüimes	14-01-1549
e de la otra parte con un camyno que va por el yngenio de los herederos de Alonso de la Barrera [Firgas]	23-01-1549
que lindan con tierras que dizen de las Calderetas el camino arriba que va a la syerra arriba hasta dar a las cuevas que dizen de los Corchos	27-02-1549
un pedaço de tierra que son de Axinamar ençima del camino que desta çibdad [Real de Las Palmas] va a Telde	06-05-1549
que va a dar al camino de Tirahana	21-08-1549
e por la vanda de arriba el camino que va a la Syerra por medio de la montaña detrás Terore e por la vanda de abaxo el camino Real que va a la monytaña de Duramas e por el barranquillo hasta ajuntar con el dicho camino que va a la laguneta	11-09-1549
que estan en la ladera ençima del camino que va a Telde	16-09-1549
y de la banda de arriba con el camyno que va de Tafira a la fuente del caldeador	17-09-1549

e por la vanda de baxo el camino Real [Jinámar]	18-09-1549
de otro pedaço de tierra que esta camino de Temiças	23-09-1549
e camino abaxo dexando a mano derecha una montaña bermeja [Gamonal-Camaretas]	30-10-1549
y alindan con un camino que baxa de Tafira a la Calera que esta ensyma de los molinos de Hernan Moro	31-10-1549
e de la vanda de abaxo lynda con el camino Juan Cardon que va a dar a Benguany[re]	29-08-1550
[Tamaraceite] que an por linderos el camino Real de la vanda de arriba e de la de abaxo el barranquillo de los Cardones que va al atajo de Tenoya	28-12-1550
es en termino de Telde linderos de la banda de arriba el camino que va al Palmitar... e van a dar a la Cruz que esta en el camino que va a Telde de todo aquel barranquillo abaxo hasta el camino que va a dar a la huerta de Alarcon	09-01-1551
a dar a la Cruz Pequeña que esta en el camino que va a dar al yngenio de Diego Diaz e viene afrontar en el dicho camino [Llanos de Jaraquemada]	19-01-1551
e lyndan con el caminillo del Atajo de Tenoya [Tamaraceite]	23-02-1551
al camino que va a Galdar e Tamarayte de esta çibdad [Real de Las Palmas] por el camino que va a los molinos hasta dar con un çercado de tierras que dizen de Miranda	09-03-1551
que es en la comarca de Arucas en un valle que a por linderos del camino Real que va a Arucas por baxo de la cruz	23-03-1551
en la Sierra desde el camino que va por los llanos de la Pez ... e son estas que pido del camino a mano derecha [Tejeda]	05-06-1551
están en el valle de Axinamar desde el camino Real a mano derecha	03-07-1551
el camino que sale de Aguimes e va azia el Roque de Aguayro	14-08-1551
que va a dar al camino que va a las salinas [Agüimes]	11-09-1551
pasa el barranco de Tamarayte por el camino que va a Arucas e son dende el canto del albarrada que antaño se hizo junto al barranco por el atajo del caminillo a Tenoya a mano yzquierda e hasta el camino Real que va a Arucas	12-10-1551
y de la vanda de arriba el camino [Jacomar-Tamaraceite]	16-10-1551
junto al camino [Dehesa de Tamaraceite]	30-10-1551
e como dize el camino [Tamaraceite]	16-12-1551
montaña que dizen de Terore debaxo del camino que va de Firgas a la Sierra [citado dos veces de la misma forma]	18-01-1552
del dicho camino que ba a la Sierra	18-01-1552
e por otra parte lindan con el camino Real que va desta çibdad [Real de Las Palmas] a Telde e por el lado del Risco las quales van a fenesçer al camino que va por ençima de la dicha calera	04-02-1552
e lindan de la una parte por la banda de abaxo el camino Real que va para Artevirgua [Facaracaz]	12-09-1552
an por linderos de la una parte el camino que viene de Melenara para los yngenio de esta çibdad [Real de Las Palmas] e de la otra parte camino que va al malpays de la Vega de los Mocanes	12-09-1552
son del camino que va desta çibdad para Agaldar	23-09-1552
e della otra parte un barranquillo que va al atajo del camino que va a Tenoya	14-10-1552
e por otra parte del camyno que viene de Firgas e Galdar para Telde	09-??-1553
un camino que sale de Aguimes por detrás del pueblo que es por donde se suben y trayn lena para el yngenio	17-05-1553
e un camino que sale del pueblo de Aguimes que va al Roque de Aguayro	28-05-1553
por la parte de arriba el camino que va para la Majada de Alvaro Afonso e por la parte de abaxo el camino que va por do dizen el Ancon que va por las salinas y el lomo del cavallo [Agüimes]	02-06-1553
de la una parte el camino que viene de los cercados entrando en los lomos de Pedro Afonso hasta la casa del Lance	20-10-1553

e por el un lado el camino que va a la boca del barranco [Barranco de Telde hacia la costa]	24-05-1553
e por la vanda de abaxo el camino que va a Temisas [desde Agüimes]	10-11-1553
con el camino que va de Telde a dar a la acequia de los herederos de Juan Ariniz	10-11-1553
el barranco abaxo hasta el camino que viene de Telde para el Carrizal	15-02-1554
un solar en los Llanos de Telde que linda de una parte el camino que va para los Mocanes	02-04-1554
y el camino de Temiças	18-05-1554
que an por linderos de la parte del Risco de Tintinguada que esta sobre el camino que va ppara Tirahana	21-05-1554
e por el camino que va a la cueva de los Corchos e va a dar a otro camino que va por la cumbre a Galdar dende el puerto de Tejeda	28-05-1554
e por la vanda de abaxo el camino que va del Carrizal a Gando	01-06-1554
e digo que es ansy que en el espinal de Tilo e camino de Melenara	15-06-1554
que son por de linderos el camino que va para la calera por la cabeçada... [Telde]	27-06-1554
e pr abaxo el camino que va a Aguimes a dar al Roque de Aguayro... y desde el Roque de Aguayro el cucchillo arriba a dar a la montaña que esta arriba del camino que va a Temisas	18-07-1554
el camino que va de Aguimes por Nuestra Señora de las Nieves de la dicha villa que para Tirajana	24-07-1554
con un camino que va de Telde para el Carrizal que va por la çima de la montaña de las Guesas e por la vanda de arrib con otro camino que va para Aguimes que va por las montañas de Ayga	30-07-1554
que an por linderos el camino que va a Telde por Aguimez el de arriba y el camino que va de Aguimes para el puerto de Gando como ba abaxo hasta una montaña y con el camino viejo de las carretas	17-08-1554
e por la otra parte el camino Real que va a dal al abrevadero derecho de la acequia Real [Telde]	05-09-1554
que se alinda por una parte el camino que va al abrebadero [Llanos de Telde]	17-09-1554
que alyndan el camino Real que va desta çibdad a Tafira... E por la otra parte el camino que va del molyno de Hernan Moro para Tafira	15-10-1554
e el camino arriba que va a Tirahana [Llanos de la Pez]	22-10-1554
por linderos de una parte el camino que sale del carrizal para Telde	19-12-1554
que va junto al camino por donde van al aldea blanca	06-05-1555
y por delante el camino que va a San Pedro [Arucas]	17-05-1555
el camino que viene a esta çibdad [Arucas]	07-06-1555
linde con el camino que va por la vanda de arriba a dar al yngenio [Agüimes]	09-08-1555
y linde con el camino que va al molino del señor Pedro Seron [El Cerrillo de Arucas]	16-08-1555
en esta çibdad de Telde que une las tierras que son en el camino que va para Taufia del lomo arriba... un llano debaxo del camino que pasa por ençima de la calera [Telde]	18-07-1557
que son en el camino que va para Taufia del lomo arriba [Espinal de Telde]	18-09-1557
son en la Vega que esta desta vanda de la salyda del barranco de Tirahana al camino que va para (masfranoma?) por medio desta Vega	15-01-1557
e por abaxo lyndan con el çercado del caballero e camino del carrizal	29-10-1557

Fuente: Ronquillo, M. y Aznar, E., (1998). Elaboración propia.

Documento 12

Datos aportados por el Depósito de la Guerra en su *Itinerario descriptivo militar de España*, de 1866, para la isla Gran Canaria¹¹:

Número 1479

De Las Palmas á la punta de La Isleta por el Puerto de la Luz (Gran Canaria)

10 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Palmas (Las), c.	2535	>>		Capital de la isla de Gran Canaria. Se comunica con Santa Cruz de Tenerife, distante 55 millas, por vapores que salen quincenalmente; además hay varios buques de vela que hacen la misma travesía. De esta misma clase salen otros barcos que hacen el comercio de cabotaje con el puerto de cabras, en la isla de Fuerteventura, distante 98 millas, y con el de Arrecife en la de Lanzarote, que dista 142 millas. Tiene un faro de tercer orden	Es carretera de segundo orden; atraviesa un terreno sensiblemente ondulado y cortado por varios barrancos, de los que uno se pasa á la salida de Las palmas por un puente de mampostería de ocho arcos. A 3 k. se deja, á la derecha, el castillo de Santa Catalina, y á 3,5 se pasa otro puente de diez y siete arcos, que está sobre la playa, y sirve para dar entrada en las mareas á las aguas. La carretera sigue todavía 2,5 km. Hasta el Faro, en donde se toma una senda difícil que conduce á la Roqueta en la playa.
Puerto de la Luz, cas.	22	5,0			
Roqueta ó punta de la Isleta	>>	5,0			

Número 1480

De Las palmas á San Nicolás por Telde y Mas Palomas (Gran Canaria)

107 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Marzagan, cas.	12	7,5		Telde é Ingenio tienen regulares condiciones para el alojamiento de infantería; los demás puntos de este itinerario no ofrecen ninguna circunstancia favorable.	Es carretera de segundo orden hasta Telde; de herradura desde aquel punto á Mas Palomas, y senda el resto; circunvala la isla por el S. y O., y sigue próximo á la costa. La primera parte, ó sea la carretera, recorre un terreno accidentado y cortado por varios barrancos, que vierten sus aguas al mar, los se pasan por pontones de mampostería. Los principales son: el de San Cristóbal, á 1,5 k. de Las palmas; el de Gonzalo, á 3, y el del Capon, á 6, y á la entrada en Telde, el del mismo nombre. A 5 k. se entra en un túnel de 5 metros de ancho, 4 de alto y 104 de largo. A 0,5 k. de Tinamaz se pasa del mismo modo que los anteriores, el barranco de aquel nombre. En Telde empieza el camino de herradura regular; á 3 k., en el sitio llamado la Cruz de Jerez, arranca, por la izquierda, un camino de herradura, de 3 k. de extensión, que conduce al castillo de Gando, situado en el fondeadero de su nombre. Las vertientes ó barrancos, que se cruzan por pequeños puentes de mampostería, hacen penosa la marcha; los principales son: el de Silva á 4 k.; el de Hornillos, á 7; el de Agüimes á 0,5 del Ingenio; los de Balos y Tirajana, á 4 y 10 de Argüimes; el de Birriel y otro á 5 y 8 de Juan-Grande, y el de Mas Palomas á 2 k. del pueblo del mismo nombre. Desde este punto, la senda se hace hasta peligrosa en su tránsito, en algunos pasos al borde de profundos barrancos. A 15 k., se atraviesa el de los Canderos de Tauro. A la salida de Mogan se cruza el barranco de su nombre y empieza una subida penosa por la ladera de Veneguera hasta 1 k., que desciende el valle en que asienta el caserío del mismo nombre. A 2,5 k. de dicho punto asciende otra vez hasta 6 k., que desciende á San Nicolas. De este pueblo arranca por la izquierda, una senda de 6 k. de extensión, que conduce á Tasartico, caserío de 15 vecinos, próximo á la bahía de su mismo nombre. A 6 k. de Veneguera se separa, por la izquierda, una senda de 3 k. que conduce al caserío de Tasarte. En Argüimes arranca, por la derecha, un camino á Tejeda (num. 1484). En Mas Palomas se separa otro por el mismo lado á La Plata (num. 1485). En San Nicolas se une el de Las Palmas por Guía (num. 1482).
Tinamaz, cas.	39	1,0			
Telde, c.	319	4,0			
Ingenio	368	13,0			
Argüimes, v.	318	2,5			
Juan-Grande, cas.	95	15,5			
Mas Palomas, cas.	42	13,0			
Arganeguín, cas.	12	12,5			
Mogan, l.	91	24,0			
Veneguera, cas.	42	3,5			
San Nicolas, l.	280	13,5			

¹¹ *Itinerario descriptivo militar de España. Tomo VIII. Islas Baleares y Canarias, 1866:78-89.*

Número 1481

De Las Palmas al fondeadero de la Aldea por Tejeda y San Nicolas(Gran Canaria)

64,5 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Tafira, l.	112	7,0		Los pueblos de este itinerario tienen escasa capacidad y cortos recursos.	Es carretero natural hasta Santa Brígida, y recorre un terreno ondulado y arenisco, en el que hay algún cultivo. Remonta el curso del barranco de Las Palmas. En Santa Brígida, que se hace de herradura, empieza a accidentarse el terreno; a 1 k. se pasa el barranco del mismo nombre; a 0,5 de San Mateo el de Solís; a 4 el del Portillo; a 0,5 k. de Las Lagunetas el de su nombre; todos sin corriente la mayor parte del año, pero que interrumpen el tránsito en las grandes lluvias. Desde el último punto, el camino asciende con fuertes pendientes, para ganar 2,5 k. la cumbre de Tejeda, de la cual desciende del mismo modo al pueblo de su nombre. En este se separan, por derecha e izquierda respectivamente, los caminos a Agaete y Argüimes (números 1483 y 1484). En el Juncal se convierte en una senda difícil y peligrosa en algunos sitios, y desciende por el barranco de La Aldea por un espeso pinar. A 3,5, 7,5 y 9,5 k. se cruzan los de Pajonal, Mulato y Sansillo, afluentes de aquel. A 15,5 k. sale del pinar, y desciende rápidamente por la cuesta de la Cueva del Mediodía, de paso peligroso, termina a 20,5 k. y se cruza el barranco de Tomacan. En San Nicolas empalma el camino de Las Palmas (num. 1480). Desde dicho punto, y por una estrecha senda, se llega al fondeadero de la Aldea.
Monte, cas.	135	4,0			
Santa Brígida, l.	56	1,5			
Vega del Medio, cas.	170	1,5			
San Mateo, l.	67	2,5			
Lagunetas (Las), cas.	111	6,0			
Tejeda, l.	133	6,5			
Juncal, cas.	9	8,0			
San Nicolas, l.	280	21,5			
Fondeadero de la Aldea	>>	6,0			

Número 1482

De Las Palmas a San Nicolas por Guía y Agaete (Gran Canaria)

64,5 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Tamaraceite, cas.	182	6,0		Guía tiene regulares condiciones para alojamiento; los demás pueblos son de escasa capacidad y de muy cortos recursos. En Guía hay una casa particular, que sirve de cuartel al cuadro del batallón provincial.	Se ha de construir una carretera de tercer orden que una Las Palmas y Agaete; de ella hay terminados los tres primeros kilómetros, y se está estudiando la construcción de los restantes. El camino que en la actualidad se sigue es de herradura, de difícil tránsito, el terreno se halla cortado por varios barrancos, cuyas aguas vierten al mar, y producen marcadas ondulaciones y fuertes pendientes. Los principales son: los de la Mata y Keloys, a 0,5 y 3 k. de Las Palmas; los de Tenoya y los Granados a 0,5 y 3 k. de Tenoya; el de Moya, Hondo y de las Garzas, a 3,5, 7,5 y 9 k. de San Andrés, y el de Ansó, a 2 k. de Guía. En Arucas se une, por la izquierda, un camino de Moya (num. 1487). A 3 k. de San Andrés se separa, por la izquierda un camino a Moya y Artenara, (num. 1486). A 8,5 k. se separa, por la derecha, un camino de herradura, de 3 de extensión, que conduce a Galdar, villa de 591 vecinos. En Agaete empalma, por la izquierda, el camino de Tejeda (num. 1483). El que se describe se aproxima a la costa en Agaete; está abierto sobre las escarpadas rocas que la forman, que se hallan cortadas verticalmente, y su tránsito es muy peligroso, por no tener resguardo alguno por el lado del mar. A 0,5 k. y 2,5 del risco, se cruzan los barrancos del Alamo y de los Negros. Todos los barrancos de que se hace mención en este itinerario se pasan por pontones. Desde El Risco se convierte en una estrecha y difícil senda, por la que se continúa a San Nicolas, donde empalma con el camino de Las Palmas por Telde (num. 1480).
Tenoya, cas.	104	4,0			
Arucas, l.	295	4,0			
Cruz de Pineda, cas.	26	3,0			
Costa del Bañadero, cas.	106	1,5			
San Andrés, cas.	41	2,5			
Guía, v.	370	9,5			
Agaete, l.	413	10,0			
Risco (El), cas.	35	10,5			
San Nicolas, l.	280	13,5			

Número 1483

De Tejeda a Agaete por Artenara(Gran Canaria)

22,5 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Rincón (El), cas.	71	2,0		Poca capacidad y escasos recursos.	Arranca en Tejeda, a la derecha del de Las Palmas al fondeadero de la Aldea (num. 1481). Es una senda estrecha y de peligroso tránsito; faldea la cordillera llamada Chapin, por terreno áspero y en extremo quebrado. A 0,5 k. del Rincón se vadea el barranco del mismo nombre, a 1 k. de Lugarejo el del Alamo, y a 3 k. Saco; los tres son de cauce profundo.
Artenara, l.	60	4,5			
Cuevas (Las), cas.	41	2,0			
Lugarejo, cas.	40	3,5			
Agaete, l.	413	10,5			

					En Artenara arranca, por la izquierda, un camino á Moya (num. 1486). En Agaete se une el descrito con el de Las Palmas á San Nicolas por Guía (num. 1482)
--	--	--	--	--	--

Número 1484*De Tejeda á Argüimes por Tunte(Gran Canaria)**34 kilómetros*

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Plata (La), cas.	8	11,5		Poca capacidad y escasos recursos.	Arranca en Tejeda, á la izquierda del de Las palmas al Fondeadero de la Aldea (num. 1481). Es una senda que faldea la cordillera Roque de Nugro, por terreno áspero y quebrado; tiene varios pasos peligroso para el tránsito y está cortado por varios barrancos; los principales son: el de la Hoya de la Vieja y el de los Mimbres, que se cruzan á 7 y 7,5 k. de Tejeda; el de Tirajana, á 2 k. de Tunte y el Hondoá 4 k. de Termisas. Suelen dificultar la marcha en tiempo de lluvias. En La Palta, arranca, por la derecha, un camino á Mas Palomas (num. 1485). En Argüimes se une con el de Las Palmas á San Nicolas por Telde (num. 1480).
Tunte, cas.	20	5,0			
Rofiana, cas.	50	2,5			
Santa Lucía, l.	126	1,5			
Termisas, cas.	75	5,0			
Corralillos, cas. (1k. d.)	20	4,5			
Argüimes, v.	318	4,0			

Número 1485*De La Plata á Mas Palomas (Gran Canaria)**19,5 kilómetros*

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Fataga, cas.	97	4,5		Poca capacidad y escasos recursos.	Arranca en La Plata, á la derecha del de Tejeda á Argüimes (num. 1484). Es de herradura, de difícil tránsito, especialmente en tiempo de lluvias. Desciende por el barranco de la Gallega de Timjan ó Mas Palomas, y se cruzan otros que afluyen en él y carecen de importancia. En Mas Palomas empalma con el camino de Las Palmas á San Nicolas por Telde (num. 1480).
Arteara, l.	60	4,0			
Mas Palomas. cas.	14	11,0			

Número 1486*De Artenara á Moya (Gran Canaria)**22,5 kilómetros*

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Valleseco, l.	19	10,0		Poca capacidad y escasos recursos.	Arranca en Artenara, á la derecha del de Tejeda á Agaete (num. 1483). Es de herradura, de difícil tránsito; recorre un terreno quebrado, y atraviesa entre Teror y Sobradillo la montaña de La Laguna, cuya subida tiene 1 k., é igual extension la bajada. A la entrada en Teror se cruza el barranco de Moya ó San Andres, por el que se desciende á Moya. En este lugar se separa, por la derecha, un camino á Arucas (num. 1487). El que se describe continúa en una extension de 3 k. hasta unirse con el de Las Palmas á San Nicolas por Guía (num. 1482), entre San Andres y esta villa á 3 k. del primer punto, ó 6,5 del segundo.
Teror, l. (1k. d.)	150	3,0			
Sobradillo, cas.	50	1,5			
San Fernando, cas.	70	4,0			
Moya, l.	80	4,0			

Número 1487*De Moya á Arucas (Gran Canaria)**12 kilómetros*

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Firgas, l.	56	6,0		Corta capacidad y escasos recursos.	Arranca en Moya, á la derecha del de Artenara (num. 1486). Es de herradura y atraviesa un terreno accidentado y cortado por varios barrancos, de los que el más notable es el de San Andres, que se cruza á 1,5 k. de Moya. En Arucas empalma con el de Las Palmas á San Nicolas por Guía (num. 1482).
Barranquillo, cas.	27	1,5			
Caldera (La), cas.	11	1,5			
Arucas, l.	295	3,0			

Documento 13

Datos aportados por el Boletín Oficial de la Provincia de Canarias, de 1868, para la isla de Gran Canaria¹²:

Pueblos	Nombre de los caminos	Punto donde principian	Punto donde terminan	Anchura que les fue señalada	Longitud
Agaete	De las Moriscas.	En el pueblo.	En barranco hondo.	5	1377
	De las Nieves.	En id.	el puerto de las nieves.	3,33	1000
	Del Risco.	En id.	Tirma.	id.	16500
	Del Valle.	En id.	barranco hondo.	En id.	11000
	De los Llanos.	En id.	piletas.	En id.	1375
	Del lomo.	En id.	el pinar de Artenara.	En id.	11000
Agüimes	De la Cruz.	N. del pueblo.	el barranco de balos.	4,14	500
	De Temisas.	el pueblo.	idem de Aruñon.	id.	2700
	Del Carrizal.	el Sur del pueblo.	carrizal.	id.	2500
	De Arinaga.	la cuesta de mireles.	Arinaga.	id.	4200
Aldea, La	De Castañeta.	la plaza.	corral blanco.	4,14	5500
	De la inagua.	En id.	la inagua.	id.	10400
	De Tasactico.	En id.	tasactico.	id.	5500
	De Guigué.	En id.	guigué.	id.	10000
	Del pueblo.	En id.	la orilla del mar	id.	1375
Artenara	De Paso blanco.	paso blanco.	el toscón de la cueva nueva.	3	3000
	De Juan Fernandez.	Juan Fernández.	el barranco del tablado.	id.	200
	De Gamona.	arbejas.	el barranco hondo.	id.	1375
	De Acusa	Roque Garcia	Acusa.	id.	2175
Aruacas	De la Costa.	el barranco de S. Andrés.	el barranco de Tenoya.	5	6000
	De Firgas.	La Calsera de Firgas.	el puente de Arucas.	4,14	3000
	De Tenor	el pueblo.	la cruz de Castilla.	3,33	3000
	Del Trapiche.	idem.	trapiche.	id.	3000
	De la fuente del hierro	El pago del Carrillo.	portales	id.	2750
Firgas	De Buen Lugar.	casa blanca.	la era del parral.	4,14	4125
	De Rosales y Repart.	trapiche.	la alcantarilla.	id.	4125
	De Moya.	el barranco de Asaque.	trapiche.	id.	5720
	De la Montaña.	las Madres.	la caldera.	id.	4500
Gáldar	De sardina.	la orilla del mar.	el becerril.	3,33	2.750
	De Guía.	El este del pueblo.	el barranco de Guía.	5	4.000
	De Agaete.	el sud del pueblo.	el barranco hondo.	id.	1.370
	De S. José.	el ingenio del palomar.	la hermita de S. Isidro.	id.	4.375
	De la cuesta de los Cardones.	el pueblo.	barranco hondo.	3,33	1.000
	De la montaña de Guía.	el barranco de Ansofé	los calderos.	id.	5.000
Guía	De la cuesta de silva.	En el Becerril.	En barranco de Moya.	5	4.700

¹² Los datos se publican durante los días 24 y 27 de abril y 4 de mayo.

	de id. de caraballo.	En la ermita de S. Roque	En pinos de Gáldar.	3,14	5.500
	De S. Juan y dehesa.	En la ermita de S. Sebastian.	En Peñonal.	id.	4.175
	De los callejones.	En los barranco de Guia.	En la ermita de S. José.	id.	1.175
	Del Crucero de Tarazona.	En la Canana.	En el cam. De Tarazona.	4,14	1.175
	De la travesía de Palomito.	Paso de M ^o de los Santos.	En el Palmital.	id.	5.500
	De los Llanetes.	En travesía de los Palmitales.	En Sorrueda.	id.	3
Ingenio	De la cumbre.	En la orilla del mar.	la caldera.	4	3000
	Camino Real.	En el barranco de Guayadeque.	el barranco del Draguillo.	4	1000
	De la cuesta de Paloma.	id.	id.	3,33	2500
	Del Conde.	id.	id.	4,14	5500
Las Palmas	De Marzagán.	En el camino de Telde.	El pueblo de Santa Brígida.	5	3450
	De Tafira.	En la cuesta de San Roque.	id.	id.	4125
	Del Castillo del Rey.	En la cuesta de dicho castillo.	la Cruz de Piedra.	id.	2750
	De la Cantera.	En la puerta de Triana.	El pueblo de San Lorenzo.	id.	1000
	De los Molinos.	En la cuesta de San Roque.	Verdejo.	id.	1375
	De San Juan o barranco Seco.	Al extremo de este barrio.	Calderinas.	id.	2750
	De San José.	En la era de Solís.	El camino de Telde.	id.	3170
Mogán	De la culata.	En el pie de la culata.	la degollada blanca.	3	8250
	De veneguera.	En el barranco del pueblo.	la Cruz Coholla.	id.	8250
	De soría.	en el pino.	el barranco de Arguineguín.	id.	13720
Moya	De los Dragos.	En el pueblo.	la rivera del mar.	5	4300
	De Guia.	En el palmito.	el barranco de Moya.	4,14	1375
	De las Palmas.	En el pago del pagador	id. donde dice S. Andrés.	id.	5500
	De lomo blanco.	En id. de la Montañeta.	id. de Asuaje.	id.	5500
	De los tilos	En la crucita.	id. de los propios.	id.	1375
San Bartolomé	De barranco pegado.	En el pueblo.	En Rocina y Tadia.	3,33	1375
	De los Sitios.	En Juan Grande.	En la Cumbre.	id.	5500
	De mas palomas.	En Arguineguín.	En id.	id.	5500
	De sequeros.	En agua letunte.	en el pueblo.	id.	1375
San Lorenzo	De Tenoya.	En la carretera donde llaman Cruz Verde.	En la misma pasando por el pueblo que llaman la casa nueva	5	2000
	De San Lorenzo.	En el pueblo.	En la carretera un poco antes de llegar al túnel.	id.	2000
	De casa Ayala.	En la plaza de Tenoya.	El Rincón pasando por el caserío de casa Ayala.	4	3000
	De la Cuesta de Tenoya.	En el pueblo.	El barranco de Tenoya donde enlaza con el que viene de la costa pasando por montaña Card.	id.	4000
	De la casa de Ayala.	En el caserío de este nombre.	Pasando por el sitio que llaman la atalaya, termina en la carretera donde empalma con el que de S. Lorenzo viene á Tenoya y va marcado con el núm.dos.	4	2000
	De S. Lorenzo.	En el pueblo.	En la carretera de Tamaraceite.	4	2000
	De idem al Norte.	En el descanso de Santa Brígida.	El pueblo.	id.	2.000
	De la Montaña.	En el pueblo.	S. José del Álamo.	3,235	2.000
	Del Toscón.	En la carretera.	El caserío del Toscón.	3,458	1.000
	De la Ciudad.	En S. Lorenzo.	Pasando por la cuesta de la cancela, termina en la carretera del Norte que viene a la ciudad.	4	3.000
	Del Dragonal.	En idem.	En el barranco del Dragonal que enlaza con el que viene de Tafira.	id.	4.000
San Mateo	Camino Real.	En la Cruz de los Llanos.	Los pasitos.	5	5.400

	De Valsequillo.	En el montañón.	piquillo.	4,14	4.125
	De Camaretas.	En el camino Real.	la degollada blanca.	id.	2.750
	Del lomo de Utiaca.	En casa quemada.	La cruz de Tejeda.	id.	2.750
Santa Brígida	Camino Real.	En los Pasitos.	Las casas de D. Manuel León.	4.14	4000
	De la Caldera.	En el pueblo.	Las de la Caldera.	id.	4000
	Travesía de Batán.	En el camino Real.	ídem de D. Francisco Abiles.	id.	3175
	Del Mocanal.	id.	la raya y camino de la Caldera.	id.	2500
	Cuesta de la Grama	id.	El barranco de las Goteras.	id.	4000
Santa Lucía	De las vueltas de Sta. Lucía.	En el barranco pegado.	el mojón de Temisas.	3,33	3000
	Del barranco de Tirajana.	En Sardina.	Rompe serones.	id.	2500
	De cuchillos.	En el barranco de balos.	Roscana.	id.	3000
	De las vuetas de Adeje.	En Pinillos.	el barranco de Tirajana.	id.	2175
Tejeda	Del pinar.	En la plaza de la Parroquia.	el peladero.	3	4000
	De Artenara y S. Mateo	id.	La cruz de Tejeda.	id.	4000
Telde	De Agüimes.	En el barrio de los Llanos.	el barranco de Aguatona.	5	8200
	Del carrizal.	En la Cruz de Jerez.	id.	3,33	8200
	De Valsequillo.	Al poniente del pueblo.	el barranco de Salvia de Indias.	id.	4125
	Del Palmitar.	id.	la media fanega.	id.	2750
Teror	De la Ciudad.	En la Cruz de la laguna.	En S. José del Alamo.	5	5500
	De Arucas.	En el barranco del castaño.	la baya de Arucas.	3,33	4125
	De las vegas.	Al N. del pueblo.	caldera y piquillo.	id.	5500
	Del rincón	En el barranco del castaño.	en el pueblo.	3	4125
	De los Llanos.	Al N. del pueblo.	el Lomito del Salto	4,14	4125
Valsequillo	De Valsequillo.	en el barranco de la Barrera.	En el lomo de la vega de San Mateo.	3,33	5500
	De las Vegas.	en Tecén.	En la orilla de la Caldera.	id.	5500
	De tenteniguada.	en la plaza del pueblo.	el Rincón de Tenteniguada.	id.	4125
	De la vega de los Mocanes.	en el Colmenar de Arriba.	el camino real de las vegas.	id.	5500
Valleseco	De la cumbre.	en paso blanco.	la Laguna	4,14	5500
	De Donagas.	en Cuevas de Acero.	id.	id.	5500

Documento 14

Datos aportados por el Depósito de la Guerra en su *Itinerario descriptivo militar de España*, de 1866, para la isla de El Hierro¹³:

Número 1501

De Puerto del Hierro al Cabo de La Dehesa (isla del Hierro)

46 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Puerto del Hierro				Es la rada de embarque y el mejor fondeadero de la isla; se comunica por los buques de vela que hacen el comercio de cabotaje con San Sebastián, en la isla de La Gomera, distante 43 millas, y de este punto con Santa Cruz de Tenerife, separada 64 millas.	Es de herradura y asciende fuertemente á Valverde por terreno de roca en extremo quebrado y difícil. Desde aquella villa se suaviza algo, aunque sigue árido y muy quebrado, y el tránsito es difícil.
Valverde, v.	1159	7,5		Escasea el agua. El vecindario que se expresa se halla diseminado.	A 5 k. de La Albarrada arranca, por la derecha, un camino de herradura, de 12,5 k., que conduce á Figaday, caserío de 53 vecinos, por terreno en extremo áspero y quebrado.
Tiñor, cas.	14	5,5			A 23 k. se encuentra la ermita de Nuestra Señora de los Reyes, desde la que el camino es una peligrosa senda, que atraviesa riscos.
Albarrada (La), ca. (1 k. i.)	8	2,0			En Valverde arranca, por la derecha, un camino á Guarazoca (núm. 1502), y á 12 k. de La Albarrada se cruza el de Llanillos á la Punta de Naos (núm. 1503)
Cabo de la Dehesa	>>	31,0		Fondeadero en que es difícil el desembarco	

Número 1502

De Valverde a Guarazoca (isla del Hierro)

11 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Guarazoca, cas.	57	11,0		Carece de recursos	Arranca en Valverde, á la derecha del de Puerto del Hierro al Cabo de la Dehesa (núm. 1501). Es de herradura, y atraviesa un terreno árido y quebrado, sin ningún accidente notable.

Número 1503

De Llanillos á la Punta de Naos (isla del Hierro)

33,5 kilómetros

Pueblos	Vecindario	Distancia en kilómetros	Número de etapas	Observaciones	
				De los Pueblos	Del Camino
Pinar, cas.	8	27,5		Carece de capacidad y de recursos	Es de herradura, de difícil tránsito, y recorre, sin accidente notable, un terreno de roca, árido y quebrado.
Punta de Naos	>>	6,0			A 14 k. de Llanillos se cruza el camino de Puerto de Hierro al Cabo de la Dehesa (núm. 1501)

¹³ *Itinerario descriptivo militar de España. Tomo VIII. Islas Baleares y Canarias, 1866:105-107.*

Documento 15

Datos aportados por el Boletín Oficial de la Provincia de Canarias, de 1868, para la isla de El Hierro¹⁴:

Pueblos	Nombre de los caminos	Punto donde principian	Punto donde terminan	Anchura que les fue señalada	Longitud
VALVERDE	Del Puerto	En el Puerto	En la Villa	4,14	8.000
	Del Golfo	En la Villa	En Sabinosa	4,14	33.000
	Del Pinar	En la Villa	En el Pinar	4,14	13.000
	De Punta Grande	En la Frontera	En el Puerto de la Punta	4,14	5.500
	De Tijarabe	En la Villa	En los Charcos	3,33	1.400
	De Los Lomos	En El Mocanal	En los Charcos de Los Lomos	3,33	1.400

Documento 16

Datos del Inventario de los caminos de Santa María de Guía de Gran Canaria

Nº	CAMINO	Asfalto	Pavimento	Pista Tierra	Tierra	Empedrado	Longitud
1	Las Palmas a Gáldar	161	305	2155	1869	368	6530
2	Los Callejones	652	513	1806	541	0	3514
3	Crucero de Tarazona	1019	0	0	0	0	1019
4	Los Llanetes	1821	660	396	704	98	3680
5	Pavón	0	0	149	1125	0	1274
6	Degollada Bermeja	0	0	0	1081	0	1081
7	Lomo de las Quemadas	1666	0	473	1903	0	4042
8	Lomo del Marqués	505	0	3197	3239	72	7015
9	Lomo Gordo	1035	0	210	1887	0	3133
10	Lomo del Pino	2092	0	0	0	0	2092
11	Verdejo	0	0	1657	457	0	2114
12	Lomo de la Palma	1524	0	0	328	0	1852
13	Montaña Alta	533	599	326	512	0	1972
14	Roque Prieto	3046	89	0	0	0	3136
15	Cementerio	1637	0	0	0	0	1637
16	Barranquillo de Moreno	609	180	321	0	0	1111
17	Santa Elena	187	77	1170	0	0	1435
18	Morro de la Bajada	0	0	0	2338	0	2338
19	Calvario	30	0	637	0	0	667
20	Las Hoyas	440	0	627	62	0	1129
21	El Río	0	0	70	372	0	442
22	El Bardo	0	0	270	0	0	270
23	Urbanización Pineda	470	0	0	0	0	470
24	Los Salesianos	587	0	0	0	0	587
25	El Gallinero	0	0	171	236	0	408
26	La Montañeta	0	112	88	934	0	1135

¹⁴ Los datos se publican el día 6 de mayo.

27	Los Llanos-La Granja	229	0	48	474	0	752
28	Berbería	79	0	182	661	0	923
29	Barranco Hondo	109	93	0	449	0	651
30	Doñana	610	0	428	0	0	1039
31	Montaña Clavijo-Llanos de La Dehesa	1061	81	333	457	0	1935
32	San Juan-Acequia Honda	387	0	0	0	0	387
33	El Gallego	758	0	0	614	0	1373
34	Montaña de El Gallego	5	0	0	532	0	538
35	La Hoya del Puerto	0	0	0	663	0	663
36	San Felipe	170	0	1392	380	0	1942
37	Farailaga	3601	434	865	739	0	5640
38	Risco Alto del Cabro	0	0	2239	891	238	3369
39	Casas de Aguilar	1771	223	802	450	0	3248
40	La Montañeta de Tres Palmas	0	0	962	0	0	962
41	Farailaga de Arriba	991	0	0	0	0	991
42	Lomo de os Martínez	0	0	1465	921	0	2387
43	Lomo de los Martínez-La Montañeta	0	211	0	0	0	211
44	Barranco de La Cueva Mora	0	0	430	825	0	1255
45	La Cueva Mora	0	0	276	93	0	369
46	Los Mondragones	2076	0	0	0	0	2076
47	Matas Blancas-Laderas del Palmerón	0	0	121	352	0	473
48	Matas Blancas	0	0	277	0	0	277
49	Los Desaguaderos	2377	291	78	114	0	2861
50	La Montaña de Guía	904	241	1418	594	349	3509
51	Anzófé	1875	0	900	815	0	3591
52	El Drago	1565	0	0	0	0	1565
53	San Juan-La Dehesa	3036	0	62	435	0	3534
54	Lomo de Tirior	0	0	2075	0	0	2075
55	Ingenio Blanco	640	112	797	256	0	1806
56	La Presa	216	0	484	646	0	1346
57	Carne de Agua	0	0	585	0	0	585
58	Los Cercados de Merino	5	0	749	372	0	1127
59	Los Cercados-Ingenio Blanco	0	0	163	243	0	407
60	La Barranquera	383	40	0	527	34	985
61	Guía-Barranco de Los Propios	991	995	2293	1852	0	6132
62	Las Crucitas	6	776	57	170	0	1010
63	La Dehesa-El Calabozo	983	0	0	0	0	983
64	La Dehesilla	1445	0	0	0	0	1445
65	Los Gramales	0	0	0	265	0	265
66	Caminos de Los Silillos	0	0	234	0	0	234
67	Finca La Renta	0	203	189	0	0	393
68	Guzmán	1103	828	0	596	0	2527
69	Palma de Quintana-Los Paredones	0	0	250	314	0	564
70	La Montañeta Cairasco	518	0	0	0	0	518
71	La Cuesta de los Burros	0	0	293	0	0	293
72	El Flande	0	0	1199	0	0	1199
73	Los Solapones	0	606	892	89	0	1588
74	Bracamonte	0	0	1595	0	0	1595
75	El Junquillo	0	0	1344	0	0	1344
76	La Lajilla	0	0	846	0	0	846

77	Los Vilanos	986	0	0	0	0	986
78	La Hoya del Bardo	0	0	858	260	0	1119
79	Tres Cruces-Barranco de Salinas	53	0	235	75	0	364
80	El Alguacilejo	562	0	0	0	0	562
81	Santa Cristina	2210	0	0	0	0	2210
82	Molino del Monte	937	0	0	0	0	937
83	Verdejo-El Laurelillo	0	0	0	239	0	239
84	El Laurelillo-El Junquillo	0	0	178	237	0	415
85	Los Lindones	0	0	70	794	0	864
86	Lomo de Palosblancos	517	0	0	261	0	778
87	La Pasada del Pino	240	169	1682	567	0	2660
88	La Cueva de los Piojos	0	0	0	442	0	442
89	La Rosilla	0	0	0	429	0	429
90	Lomito de la Cruz	0	0	747	0	0	747
91	Fuente Bermeja	0	0	208	457	62	728
92	Cazadores-Lomo del Marqués	877	0	0	0	0	877
93	Ladera del Zarzal-Lomo del Marqués	0	0	776	837	0	1614
94	Barranco de San Martín	80	0	0	419	0	499
95	La Hoyilla	1023	0	0	0	0	1023
96	La Hoya de los Pajares	0	0	792	0	0	792
97	Lomo del Marqués II	271	0	0	0	0	271
98	La Montaña del Marqués	501	526	0	0	0	1028
99	Campo de Fútbol de Montaña Alta	354	0	0	0	0	354
100	Buenaventura	0	0	245	335	89	670
101	Lomo del Pino-Barranco de la Hoya de las Arvejas	5	0	85	81	0	172
102	Lomo del Negro	0	0	0	648	0	648
103	Las Montañetas	0	0	0	439	0	439
104	Montaña Grande	279	0	66	0	0	345
105	Barranquillo de Valencia	25	0	0	789	0	815
106	El Cabezo-Pavón	0	0	0	425	0	425
107	Lomo de Tristán	0	0	0	207	0	207
108	El Cabezo	0	0	0	568	0	568
109	Lomo de las Azucenas	0	289	0	566	0	855
110	San Francisco	761	0	337	138	0	1237
111	Lomo de Vergara-Los Desaguaderos	0	0	76	306	0	382
112	El Peñonal	0	100	0	417	0	517
113	Paso de María de los Santos	869	0	0	218	0	1088
114	Palma de Quintana-Los Llanetes	748	0	0	0	0	748
115	Los Llanetes-Barranquillo Frío	1745	0	151	264	0	2162
116	Pinillo	0	434	0	121	242	799
117	Cuevas Blancas	0	0	213	225	0	439
118	Cuevas Blancas-Barranco de La Cueva Mora	0	0	0	178	0	178
119	Cuesta de Caraballo-Ingenio Blanco	635	0	0	0	0	635
120	Marente	480	0	186	0	0	666
121	La Hoya de Moreno	0	132	73	205	0	410
122	Los Cercados	0	0	0	448	0	448
123	La Hoya de Merino	104	345	0	153	0	603
124	La Majada Grande	97	0	149	416	0	664
125	Las Lajas	0	0	79	402	86	568
126	La Dehesa-Cercados de Merino	617	0	0	0	0	617

127	Barranco del Paso del Palo	0	0	74	549	0	623
128	El Calvario-La Atalaya	0	0	162	327	0	490
129	Poniente-Montaña de Guía	0	0	0	1073	0	1073
130	Las Cuevas de Rivero	0	0	116	596	0	713
131	Valerón	0	171	0	668	0	840
132	Tres Palmas-Lomo de Los Martínez	0	148	0	396	0	544
133	Cigala	0	0	74	296	0	370
134	Barranco de la Cueva Mora-La Montañeta	0	0	84	317	44	445
135	Pozo de la Felicidad	0	0	74	354	0	429
136	Lomo de las Azucenas	0	66	455	178	0	700
137	Lomo de Los Martínez- Matas Blancas	0	134	0	276	0	411
138	Matas Blancas-Lomo de las Azucenas	0	0	0	300	0	300
139	Cuevas Blancas-Matas Blancas	0	332	0	0	0	332
140	Camino Presa de Los Mondragones	0	69	0	395	0	465
141	La Presa de Los Verdugos	0	0	77	334	0	412
142	El Gamonal-Los Desaguaderos	0	84	0	87	0	171
143	La Capellanía	28	0	45	187	0	261
144	La Suerte	0	70	190	252	0	514
145	Lomo de la Cruz	245	161	0	753	0	1160
146	Los Corralillos	0	0	239	832	32	1103
147	Albercón de las Brujas	0	188	130	375	0	694
148	Casas Viejas	0	0	692	301	0	993
149	Pozo de Guanarteme	0	129	122	305	0	557
150	Barranco del Inciensal	0	0	0	576	0	576
151	Las Cañadas	0	0	138	540	0	678
152	Alguacilejo-Vergara	221	0	320	223	0	765
153	Lomo de Vergara-El Brezal	0	97	62	568	0	728
154	Risco de los Escobones	0	486	0	534	0	1020
155	Los Riscos de la Aguililla	66	591	131	210	0	999
156	Las Quemadas-Barranco del Pinar	46	0	0	328	0	375
157	Barranco de El Pinar	73	193	0	205	0	472
158	La Solana	0	0	0	348	0	348
159	La Majada de la Bruma	0	0	159	203	0	362
160	La Montaña de Cho Pablo	0	0	411	170	0	581
161	Fuente Parra	0	0	0	310	0	310
162	Montaña de Buenaventura	0	0	0	183	0	183
163	Trujillo	0	0	0	288	0	288
164	El Cercado-El Marqués	0	0	0	278	0	278
165	La Presa del Hormiguero	84	0	767	152	0	1004
166	La Cuesta de Caraballo	6543	161	1901	4987	101	13694
	TOTAL (metros)	68190	12218	54201	65197	1815	201621