

Los **CAMINOS**
TRADICIONALES
de **ARUCAS**

▶ **Fiestas Patronales**
SAN JUAN 2006

Los CAMINOS TRADICIONALES

de ARUCAS

**Fiestas Patronales
SAN JUAN 2006**



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARUCAS

TEXTOS:

Claudio J. Moreno Medina.
Bregóan Lijó Sánchez.
Carolina Peña Alonso.
Reynaldo Ramos Sánchez.

TEXTOS DEL PROGRAMA DE ACTOS:

Jorge Rodríguez Santana.

COORDINACIÓN:

Alicia de Jesús Hernández Padrón.

COLABORACIÓN:

Antonio Manuel Jiménez Medina.

INFORMANTES:

D. Antonio González Morales, D. Domingo Martín González,
D. Pedro Henríquez Hernández y D. Santiago Rafael Jiménez González.

FOTOGRAFÍAS:

Claudio J. Moreno Medina (fotos N° 1, 7, 9, 23 y 24).
Reynaldo Ramos Sánchez (foto N° 2).
Archivo fotográfico de FEDAC (fotos portada y N° 3, 18 y 19). Fotos cedidas gentilmente por la FEDAC.
Concejalía de Patrimonio Histórico del Ayuntamiento de Arucas (fotos N° 4 y 8).
José Almeida Falcón (Aljoma) (foto N° 13).
Arqueocanaria, SL (foto N° 10).
Margarita I. Jiménez Medina (foto N° 25).
Manolín (foto N° 17). Foto cedida gentilmente por D.º Pino Ruiz González.
Gustavo Martín (fotos programa de actos)
Foto N° 25 cedida gentilmente por D.º Aurora de Agüilar Hernández.

DIBUJOS:

Juan Trujillo (foto N° 5).
Claudio J. Moreno Medina (foto N° 11 y 12).

CARTOGRAFÍA:

Claudio J. Moreno Medina (foto N° 22).
Bregóan Lijó Sánchez (foto N° 6).
Archivo de la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias (fotos N° 14, 15 y 16).
Archivo Municipal. Excmo. Ayuntamiento de Arucas (foto N° 21).

AGRADECIMIENTOS:

Fundación para el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC), Excmo. Cabildo de Gran Canaria.
Policía Local del Excmo. Ayuntamiento de Arucas.
D. Domingo Marrero Penichet, D. Juan Manuel Zamora Maldonado, D.º Milagrosa Caubín Martín,
D. Bruno Pérez Auyanet, D.º Pino Ruiz González, D. Vicente Benítez Marrero, D. José Antonio Álvarez Álvarez,
D. Antonio Vega Pérez, D.º Aurora de Agüilar Hernández y D. Rafael Álvarez Álvarez,

DISEÑO, MAQUETACIÓN E IMPRESIÓN:

Gráficas Guinguada, Sl.

EDICIÓN:

Excmo. Ayuntamiento de Arucas.
Arucas. 2006.

DEPÓSITO LEGAL:

GC- 301-2006



Índice

Salutación.....	7
Introducción.....	8
Los primeros caminos: las sendas de los canarios.....	10
Los caminos del azúcar. Siglos XV y XVI.....	11
Los tipos de caminos y las técnicas constructivas.....	13
El vuelco al interior. Siglos XVII y XVIII.....	19
La consolidación de la red de caminos: el siglo XIX.....	21
Los caminos de ruedas: finales del siglo XIX y siglo XX.....	25
Breve reflexión final: los caminos en el siglo XXI.....	31
Fuentes consultadas.....	33
Bibliografía.....	33

Introducción

El paisaje del municipio de Arucas está surcado por multitud de caminos, sendas y veredas. Después de más de quinientos años de historia, este rincón del norte de Gran Canaria se ha ido transformando a una velocidad a veces arrolladora. Desde los primeros senderos trazados por la población preeuropea, pasando por los caminos reales construidos tras la Conquista hasta los caminos vecinales del siglo XIX y las primeras carreteras de la isla a finales del mismo siglo y principios del XX, la red de caminos ha ido a la par del crecimiento de su población y de su economía, siempre junto a su gente y su progreso. Cuando hoy en día en nuestro municipio avanzamos con la puesta en marcha de autovías y circunvalaciones, el camino también debe volver al presente y llevarnos otra vez a aquellos rincones de nuestro territorio que no podemos olvidar.

Los caminos pueden ser elementos modestos del territorio pero, sin duda, tienen todavía especial relevancia. En la mayoría de los casos son propiedad pública y, por ello, no sólo debemos intentar que no se

olviden, o queden sólo en un hueco de la memoria de nuestros mayores, sino que tenemos la obligación de rescatarlos e insuflarles vida nuevamente. El camino en la actualidad ha perdido su peso funcional en beneficio de las carreteras, aunque se ha convertido en un elemento patrimonial de primer orden. Por ello, en estas líneas, queremos destacar la vinculación del 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. Los caminos son parte viva de nuestro paisaje y 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.

La configuración del paisaje de Arucas se caracterizó por la existencia de un terrazgo agrario muy fragmentado, aunque la presencia de la Vega aglutinó y centralizó la actividad económica del municipio y, a su vez, de las comunicaciones. Esta configuración viene determinada por las condiciones morfológicas del terreno, surcado por un gran número de barrancos, aunque de muy diversa condición y envergadura, que añaden accidentalidad geográfica. También el corte orográfico de Arucas muestra una pendiente continuada y, a veces, hasta

1 • Vista aérea de Arucas.





2 • Entrevista realizada a D. Antonio González Morales.

pronunciada, entre el nivel del mar y los aproximadamente 750 metros de altitud de Los Altabacales en los lomos septentrionales de Osorio, en una longitud de poco más de siete kilómetros. Y aunque todo esto no causa grandes contrastes paisajísticos, sí origina un territorio accidentado, con una población distribuida proporcionalmente aunque con dos focos poblacionales importantes, Arucas y Cardones-Santidad, y una estructura agraria con fuerte presencia en el

medio, factores todos ellos que no pueden dejar de afectar de manera determinante a la configuración morfológica de la red de caminos.

Teniendo en cuenta estas premisas no hay que olvidar que ningún trazado deja de estar expuesto a la geografía, pero ello no avala determinismo físico alguno. Aunque no pueda borrarse la huella de los impedimentos o facilidades de la naturaleza en la construcción de los caminos, son las decisiones de la historia las que definen la estructura viaria. La valoración de las potencialidades del medio natural que haga la sociedad que ocupa ese territorio es fundamental para la distribución de la población y los asentamientos y, en consecuencia, para el trazado de las diferentes vías de comunicación entre esas entidades de población, o de las rutas de explotación de áreas de recursos imprescindibles para la subsistencia y desarrollo. Todo ello ha influido en la construcción y aumento de la red de caminos de Arucas desde los primeros pasos que hollaron este territorio hasta los inicios del siglo XXI en el que vivimos.

3 • Vista de las Vegas de Arucas en los años 50 del siglo XX.



Los primeros caminos: las sendas de los canarios.

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 XIX. El historiador Agustín 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 Torres, A., 1977: 125).

El modelo de poblamiento preeuropeo se identifica con el de una sociedad agraria anclada en un "Neolítico muy avanzado" y con la casi absoluta ausencia de comunicaciones marítimas regulares con los continentes africano o eurasiático. Las limitaciones técnicas para la explotación y transformación del territorio provocaron que se reforzase el estrecho vínculo establecido entre ocupación espacial y distribución de recursos. 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 referencias a caminos en Arucas en estos momentos son escasas aunque podemos destacar las recogidas por el Cronista Oficial de Arucas, Pablo P. de Jesús Vélez-Quesada (1999), que nos comenta por una parte, según se cita en un documento de finales del siglo XV o comienzos del XVI (relativo al propietario de una parte del actual barrio de Santidad, Antón de Santiago, luego conocido por Antón el de Santidad),

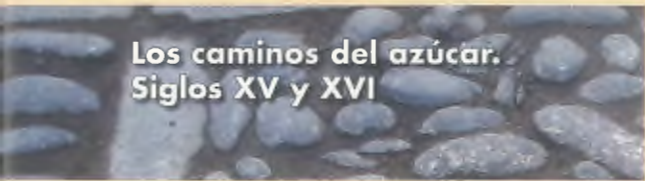
la presencia de una pasarela (o vereda escarpada) que se dirigía hacia el lugar sagrado denominado La Santidad (en el Lomo Riquiáñez) y, por otra parte, la noticia que nos ilustra de la construcción, en 1484, de la ermita de La Encarnación, a la vera de la senda (se supone que indígena) que iba desde Los Granallidares de Tamareceite, seguía por el Valle de Tenoya y llegaba hasta la Agáldar prehistórica. Asimismo, destacan los datos recopilados por Vicente Hernández Jiménez, quien nos detalla que en 1480 "en una incursión de Pedro de Vera desde el Real de Las Palmas, en la subida a Arucas cayó el guerrero canario [Doramas]. La batalla se supone se libró en el lugar conocido como El Portichuelo, por donde pasa el camino a Gáldar, subida actual a Cardones" (Hernández Jiménez, V., 1987: 248).



4 • Vista parcial del Lomo Riquiáñez, lugar al que se accedía a través de una vereda o senda realizada por los antiguos canarios.

Por otra parte, es de destacar que en recientes estudios arqueológicos se ha planteado la existencia de una incipiente red de caminos prehistóricos que comunicarían los principales asentamientos indígenas entre sí (poblado de Arehucas, Cardones, Montaña Blanca, etc.) y que coincidirían con algunos tramos de los caminos públicos documentados en 1951, especialmente con el denominado Camino Real a Gáldar (Jiménez Medina, A., 2002).

No obstante, si tenemos en cuenta que se ha documentado una ocupación indígena del yacimiento arqueológico de La Cerera (que se emplaza en la Montaña de Arucas) desde, al menos, el siglo IV d.C. (González Quintero, P., 2004), es lógico pensar que la sociedad preeuropea, en función de su modelo productivo, de la distribución de los asentamientos y de la población, albergaba un entramado viario que abarcaba la práctica totalidad del municipio, y que, a grandes rasgos, estaba adaptado a las vías naturales que ponen en contacto la costa con el interior.



Los caminos del azúcar. Siglos XV y XVI

La Conquista de la isla en 1483 supuso el derrumbe de la sociedad preeuropea y de su particular concepción espacial, convulsamente sustituida por la que introduce las nuevas gentes que se trasladaron a la isla. 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 perfilándose las comarcas naturales "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" (Ronquillo Rubio, M. y Aznar Vallejo, E., 1998: 40), 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 preeuropea, los suelos más férciles y mejor irrigados, emplazados en las vegas, entre ellas la de Arucas donde se edifican los ingenios y ermitas.

En la isla con la aparición de la Ciudad de Las Palmas, nuevo centro político y administrativo, se cambia el esquema viario anterior y desde este núcleo se irradian los caminos principales; fundamentalmente, el que enlaza con Gáldar, por el nordeste, y el que conduce a Telde, por el este. 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 hacia Cardones donde 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 personas. Referencias a este camino las encontramos en los escritos de los protocolos como por ejemplo: 121. 1550 - diciembre 12., f. 395 r.º: *... el camino real que va de Arucas a Las Palmas...* (Lobo Cabrera, M., 1980: 60); 149. 1552 - enero 9.f. 25 v.º: *... y con el camino real que va a Tenoya y Arucas...* (Lobo Cabrera, M., 1980: 70). Este camino real mantuvo su importancia como eje articulador de la isla hasta finales del siglo XIX y principios del XX cuando se construyeron los primeros caminos de ruedas o carreteras.

En los *Repartimientos* de la isla, concretamente en los referidos entre 1539 y 1555, encontramos referencias al camino real que va de Las Palmas a Gáldar a su paso por Arucas y de otros senderos que unen este núcleo con los asentamientos que se crean en sus alrededores. Arucas se comporta en estos momentos como un sector muy dinámico dentro de la isla y eso se traduce en la puesta en explotación de muchas de sus tierras que lleva aparejada una rápida apertura de nuevos caminos. Las referencias señaladas se aportan en la siguiente tabla:

San Andrés). Aparte de estos, el resto del territorio y nuevos asentamientos se unían a los mismos a través de una malla de caminos terciaria menos importante desde el punto de vista morfológico y constructivo. Es lógico que los caminos más importantes fueran los mejores contruidos y conservados ya que servían no sólo a la comunicación de las personas entre sus pagos sino como conductos de comercialización de los primeros productos o mercancías que se enviaban con el exterior.

Entre las citas alusivas a caminos que se emplazan en el municipio de Arucas,

Referencias a caminos en Arucas entre los años de 1539 y 1555	Fecha
<i>de unas tierras que tengo desmontadas en el termino del Bañadero que es en el Aumastel linderos de una parte el camino Real.</i>	05 - 05 - 1539
<i>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.</i>	23 - 03 - 1551
<i>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.</i>	12 - 10 - 1551
<i>y por delante el camino que va a San Pedro [Arucas].</i>	17 - 05 - 1555
<i>el camino que viene a esta çibdad [Arucas].</i>	07 - 06 - 1555
<i>y linde con el camino que va al molino del señor Pedro Seron [El Cerrillo de Arucas]</i>	16 - 08 - 1555

• Fuente: Ronquillo Rubio, M. y Aznar Vallejo, E., 1998. Elaboración propia.

En definitiva, a fines del siglo XV y durante el siglo XVI, los caminos de Arucas se jerarquizaron en torno a una vía principal, el camino real Las Palmas- Gáldar, desarrollándose una red secundaria que partía de este eje uniéndolo con los primeros asentamientos e ingenios (que se ubicaban en el Lomo de San Pedro, La Goleta, El Cerrillo, Los López, El Trapiche, Tenoya y

durante finales del siglo XVI (1572 a 1577), cabrían destacar las que hacen referencia al camino que va desde Arucas al Cerrillo, al camino que desde Arucas da al Barranco de Los Palmitos, al camino que sale del Cerrillo y llega a las Cuevas de La Fula y al Trapiche, etc. (Caballero Mujica, F., 1974: 97, 99 y 101).



5 • Vista de la ermita de San Pedro, casas e ingenios del Mayorazgo de Arucas (La Goleta) en el S. XVI. Reconstrucción hipotética. Dibujo de Juan Trujillo, según Caballero Mujica, F., 1974.

Los tipos de caminos y las técnicas constructivas.

En los inicios de la presencia castellana, la evolución de la red pasó únicamente por el acondicionamiento (así como la probable ampliación, en algunos casos) 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. Con la creación y crecimiento de los asentamientos podemos decir que los caminos se van consolidando. Así y en cuanto a la morfología, apoyándonos en criterios formales y constructivos, como son su anchura y el grado de elaboración, podemos distinguir una nueva tipología de caminos que se comienzan a construir en aquellos momentos (Moreno Medina, C., 2005: 109-112):

1. 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. En el caso de Arucas destacarían los antiguos caminos de Arucas a Las Palmas, de Arucas a Firgas, de Arucas a Teror, etc.

2. 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, etc.). Su ancho medio variaba de dos a cuatro metros en aquellos que unían entidades de cierta importancia, y entre uno y dos metros los que comunicaban asentamientos menores. Ejemplos de estos caminos eran los que unían Arucas con El Trapiche, La Goleta, Montaña Cardones, Santidad, etc.



6 • Vista en 3D del Camino Real o Camino de Gáldar.

3. 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. Según la tradición oral, en algunos lugares existieron los denominados "caminos de laderas", que eran sendas o veredas de, generalmente, unos 75 cm. de ancho, que atravesaban las laderas y servían para comunicar dos pagos, o más, separados por una loma o montaña. En el caso de Arucas nos encontramos con caminos de laderas en el Lomo Jurgón y en el Lomo de Riquiáñez.

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

I. Públicos:

Camino real: 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. Desde el comienzo de la Conquista se generalizó el uso de este término para nombrar a los primeros caminos.

Camino vecinal: con esta denominación ya se les conocen más adelante en el tiempo, en el siglo XIX y 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. Tenían un ancho que variaba entre los 3



7 • Camino vecinal de Los Altabacales.

y 5 metros. 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. En este sentido, según nos cuenta el actual Cronista Oficial de Arucas, durante el siglo XIX, la prestación personal consistía en "valorar un jornal de trabajo en dichos caminos; este valor se asignaba a la prestación personal de un día de trabajo de un jornalero", continúa apuntando que o bien el trabajo lo realizaba el propio vecino, o pagaba a un asalariado para que hiciera su parte, asimismo también existía un jornal para las bestias (Jesús Vélez-Quesada, P. P. de, 1984: 142).

En las actas municipales de Arucas nos encontramos con diversas y variadas citas que aluden a la construcción de este tipo de caminos, la expropiación de terrenos para las citadas construcciones, la reparación, limpieza y repavimentación de los mismos, etc. De entre los numerosos datos que se documentan en las actas de las sesiones plenarias hemos destacado dos, uno alusivo a la importancia que tenían los caminos públicos para el Ayuntamiento, de tal manera que existieron durante muchos años, por disposición legal del Estado, la Comisión de Caminos y Servidumbres (como la que se creó en el Pleno celebrado el día 3 de julio de 1887, según consta en el libro N° 11 de Actas de Pleno del

Ayuntamiento de Arucas, folios 61 v.º y 62 r.º), y otro que alude al acuerdo relativo al requerimiento que en 1939 se llevó a cabo a un propietario de terrenos de Santidad, para que retirase las tuneras que colgaban de las paredes de su finca e impedían el paso del camino que iba desde Santidad a San Francisco Javier, en dicho acuerdo, además, se disponía que, en el caso que dicho propietario no retirase las citadas tuneras, el Ayuntamiento mandaría a sus operarios y luego le impondría los costes (Pleno celebrado el día 2 de septiembre de 1939, según consta en el libro N° 51 de Actas de Pleno del Ayuntamiento de Arucas, folio 241).

Caminos de uso público: se incluyen en este apartado todos aquellos caminos (como servidumbres, serventías, sendas, caminos de laderas, pistas de tierra, etc.) que aún estando su trazado realizado sobre propiedades privadas y que atravesaban terrenos particulares, eran utilizados y empleados, asidua y sistemáticamente, por los vecinos, residentes y transeúntes de las zonas aledañas para desplazarse de un

8 • Camino de La Palmita.



lugar a otro. Generalmente los propietarios de las zonas en las que transcurrían estos caminos autorizaban, verbalmente, a que las personas transitaran por los mismos. Luego, la costumbre del uso ocasionó que la mayor parte de los residentes consideraran a muchos de estos caminos como públicos.

II. Privados: los caminos privados son aquellos construidos 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. De entre los caminos privados destacan las serventías que se caracterizan por ser la servidumbre de paso o camino que discurre por una finca particular utilizado, generalmente, por los propietarios de fincas colindantes, o incluso por habitantes de otras fincas, por lo que su distribución fue muy amplia y vinculada también a la extracción de recursos. Según la tradición oral, el ancho de las serventías



9 • Camino de Trasmontaña a El Hinojal.

de fincas, en Arucas, era de al menos 1,50 metros, que es la distancia mínima para que pase un burro con angarillas.

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. 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. En Arucas son los predominantes.

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.

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.

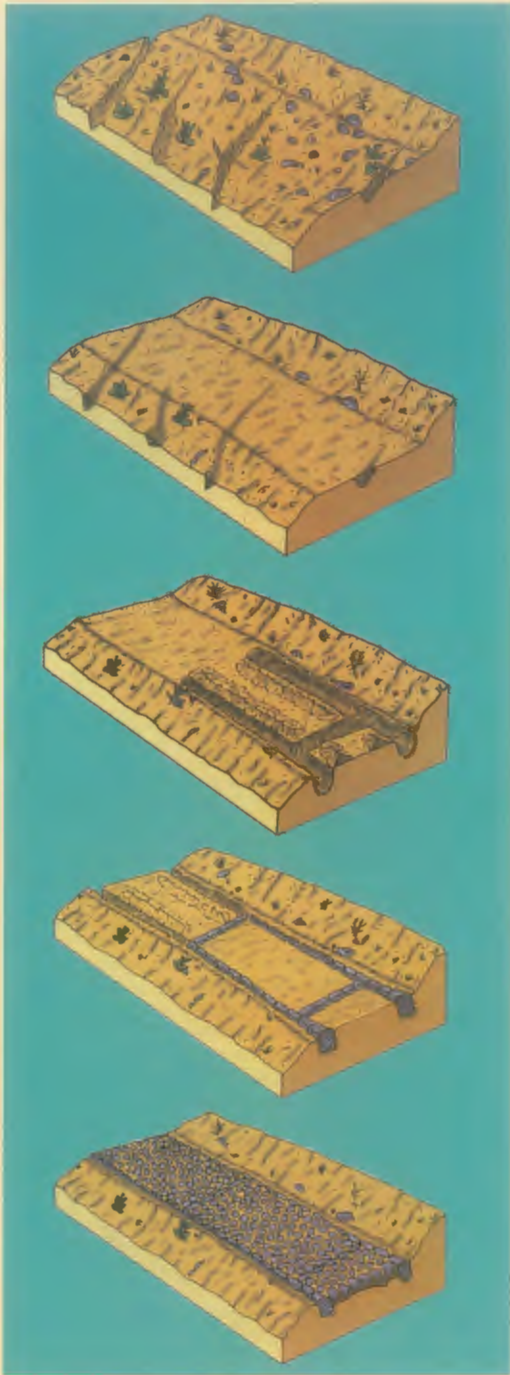
Los problemas económicos, sociales y los impuestos por el medio físico hacen que la ingeniería caminera canaria vaya con enorme retraso respecto a la peninsular. Las técnicas constructivas de sencilla ejecución son las más comunes en la realización de los caminos. Se pueden distinguir, entre las obras 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 (Moreno Medina, C., 2005: 122-124).

Entre las primeras obras destacan, por un lado, aquellas en las que el camino aparece sobreelevado respecto al sustrato en el que se localiza la roca desnuda, sobre la que 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.



10 • Detalle del empedrado del Pasaje El Herrero, Centro Histórico de Arucas.

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.



11 • Sistema constructivo del empedrado de los caminos.

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.

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.

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.