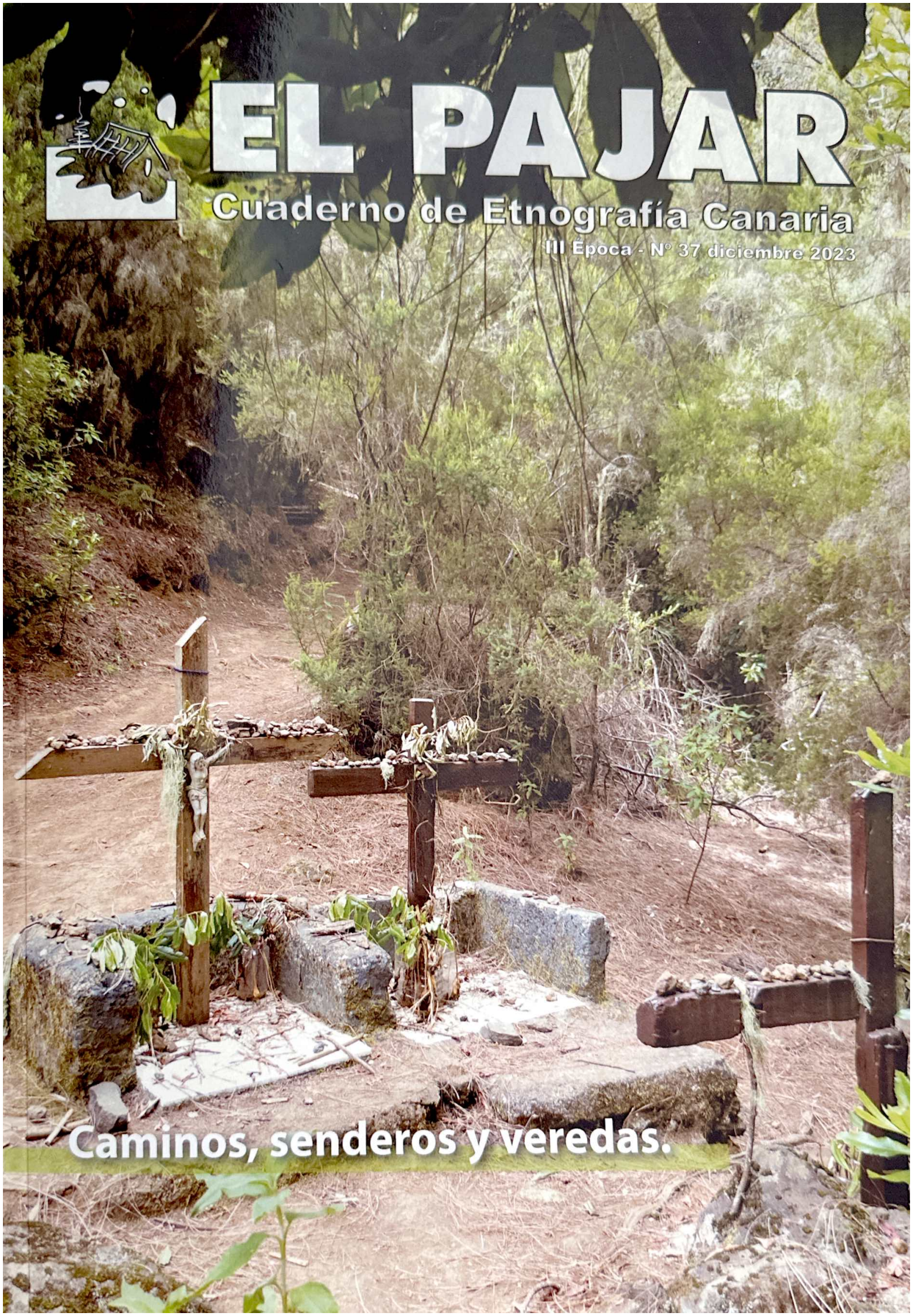




EL PAJAR

Cuaderno de Etnografía Canaria

III Época - Nº 37 diciembre 2023



Caminos, senderos y veredas.



EL PAJAR

Cuaderno de Etnografía Canaria

Editorial

“Caminos, senderos y veredas”

Durante casi cuatro décadas, la Asociación “Pinolere. Proyecto Cultural” y su revista, “EL PAJAR. Cuaderno de Etnografía Canaria” se han marcado como objetivo profundizar, investigar y difundir las raíces de nuestro patrimonio cultural, la cultura popular de los que, hasta no hace muchos años, poco tenían que decir, aquellos “sin voz”, incluido los de “más allá del mar”.

Pretendemos sumergirnos, en cada edición, en segmentos significativos de nuestra identidad. Reunir a un conjunto de personas, hombres y mujeres que, desde ópticas y realidades distintas, nos permitan ver y conocer la globalidad en el conjunto de elementos que dibujan la evolución y transformación de las sociedades.

Un nuevo número ve la luz en este año 2023 que estamos a punto de despedir y que ha trastocado muchas propuestas y proyectos que han quedado en el camino. Una iniciativa diferente, que está llena de un enorme calado sentimental. Este monográfico, que hemos titulado “Caminos, senderos y veredas”, encierra un sentimiento, un compromiso con el medio natural que ha servido de vía y tránsito entre pagos y pueblos. Esta propuesta, a las puertas de un nuevo año, se ha planteado desde una perspectiva más emocional, vivencial, comprometida con nuestros proyectos de vida, de renovadas ilusiones, de una apuesta firme con el Patrimonio Cultural Canario y, sobre todo, con la interrelación que hemos establecido con los diferentes grupos humanos que abordan y desarrollan, en ocasiones, numerosos aspectos de la Cultura Popular Canaria y sobre todo, del compromiso, para que estas realidades no queden en el olvido.

“Caminos, senderos y veredas”, epígrafe que abre este monográfico, el número 37, engloba el espíritu y, sobre todo, el compromiso personal de muchos hombres y mujeres, de numerosos investigadores e investigadoras implicados con la Cultura Popular Canaria y su gente con la transmisión de saberes heredados. Esta nueva propuesta por la que hemos apostado para reconocer el trabajo de muchos “maestros y maestras de la tierra” pero también, por ello lo intentamos, a los que han dedicado parte de su vida a mantener viva esa llama conocida como Identidad.

Los trabajos que se desgranar en esta apuesta editorial pretenden visibilizar el papel de nuestra gente y su entorno más inmediato, cotidiano. Aquellas vías de tránsito que se impregnaron de historias personales, familiares y colectivas a lo largo de décadas de duro trabajo.

El monográfico, “Caminos, senderos y veredas”, ha logrado reunir un conjunto de historias y vivencias que a lo largo de décadas han mantenido, directa o indirectamente; numerosas relaciones personales, laborales, de proyectos en común, de iniciativas culturales y comunitarias, de proyectos audiovisuales y radiofónicos, institucionales... donde cada uno de estos senderos de comunicación social, humana y de trabajo encierran cada una de ellas, “cachitos de nuestra cultura popular”.

Desde la revista “El Pajar. Cuaderno de Etnografía Canaria” y la Asociación “Pinolere. Proyecto Cultural” queremos agradecer a quienes han colaborado para que este proyecto saliese adelante: instituciones, amigos y amigas, colaboradores en diferentes materias pero sobre todo queremos agradecer de manera especial a quiénes nos han asesorado, coordinado y configurado gran parte del corpus de esta publicación junto al equipo de redacción de este revista. Pero, no queremos olvidar nuestro agradecimiento a todos aquellos y aquellas que han participado activamente en esta edición y, en especial, a don Antonio M. Jiménez Medina ya que sin su concurso todo hubiese sido mucho más difícil y, como no, a las instituciones públicas que sin su concurso y colaboración este nuevo número hubiese sido mucho más complicado.

Foto de portada: “Calvario devocional” en el Camino Viejo de Candelaria, a la altura de Aguamansa.

Lugar: Aguamansa (La Orotava) Año: 2021 Autor: Rafael Gómez León

Comentario de la fotografía:

Este lugar es sin duda una de las vías de comunicación más transitada durante siglos por los vecinos y vecinas del los pagos del Valle de La Orotava (La Florida, Pinolere, Bebedero y Aguamansa) en su tránsito hacia los núcleos poblacionales del sur: Arafo, Arico o Candelaria. En ocasiones, para comerciar o intercambiar productos agrícolas o ganaderos o en otros casos, en busca de trabajo en la agricultura, el monte o la incipiente construcción que se iba generando en la zona.

Director: Rafael C. Gómez León
e-mail: pinolere.elpajar@yahoo.es
Diseño y maquetación: Yacpi Gómez Lima
Tratamiento fotográfico: Yacpi Gómez Lima
Foto de portada: Rafael C. Gómez León
Foto de contraportada:
Archivo de Fotografía Histórica de Canarias-FEDAC
Asesores: Francisco M. Mireles Betancor
Antonio M. Jiménez Medina
Pedro José Lavado Paradinas
Publicación: anual
Número: 37 - Época III- diciembre 2023
Tema monográfico: “Caminos, senderos y veredas”

Redacción:
Urb. Viña Los Frailes, Calle Aceviño, nº 28
38300. La Orotava. Tenerife. Islas Canarias
Móvil: 666 228 991 - 659 325 590
emails: pinolere.elpajar@yahoo.es
jpinolere@gmail.com

Suscripción y solicitud de números atrasados:
“EL PAJAR”. Cuaderno de Etnografía Canaria”
Calle Germinal, 36. 38310 Pinolere
La Orotava. Tenerife. Islas Canarias
Teléfono: 822 297 444
e-mails: pinolere.elpajar@yahoo.es
jpinolere@gmail.com

“EL PAJAR”. Cuaderno de Etnografía Canaria”
Nº 37 diciembre 2023
A.C. “Pinolere. Proyecto Cultural”
Impresión: Graficas Echeide
Depósito Legal: TF1455797bis
I.S.S.N. 113644677 - I.S.B.N. 84-922961-5-1

Ninguna parte de esta publicación, incluyendo el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o transmitida en manera alguna ni por medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso escrito del editor o autores.

La redacción de la revista
“EL PAJAR. Cuaderno de Etnografía Canaria”
no se hace responsable del contenido total o parcial del texto y/o documentos gráficos que se insertan en cada artículo, siendo su autor/a responsable del mismo.

Edita:

Colabora:



Foto de contraportada: Carretera de La Matanza. (Fragmento).
Lugar: La Matanza, Tenerife. Año: 1920-1925
Autor: E. Fernando Baena
Fuente: Colección José A. Pérez Cruz.
Archivo de Fotografía Histórica de Canarias/FEDAC





4 Guía de Isora: caminos del Malpaís.

José María Mesa Martín

13 Arafo, vías de comunicación.

Febe Fariña Pestano

22 Los asientos de Bijache.

Arnoldo Santos Guerra/Ramón A. Rodríguez Bethencourt

Ana C. Martí Duchement/Juan A. Curbelo Rivero

36 Pescadoras, marchantas o barqueras.

Vendedoras de pescado en el Sur de Tenerife.

Marcos Brito

46 Charca de Ascanio: una de las grandes presas españolas más antiguas de Tenerife.

Jaime J. González González

52 Las capas populares y campesinos en los viajeros del siglo XIX.

Nicolás González Lemus

62 La venta de loza en Tenerife.

José Ángel Hernández Marrero

72 Constructores y artesanos de timplas y otros instrumentos de cuerda pulsada del sur de la isla de Tenerife desde el pasado hasta la actualidad.

José Luis Hernández Ramos

80 Caminos del trueque. La Gomera.

Esther G. Quintero Ramos/Juan Montesino Barrera/

Miguel Ángel Hernández Méndez

92 Por un camino del trueque.

Juan Montesino Barrera

100 "El Guiero" y "Las Guieras".

José Ángel Marrero

111 Los caminos de las mudadas. El camino de Jinama.

Venancio Acosta Padrón

118 La mudanza al Pozo de Las Calcosas. Isla de El Hierro.

Mario Guglielmi

127 Las costumbres marítimas de los bimbapes (El Hierro).

Mario Guglielmi

134 Bajada lustral del Trono de La Virgen de Las Nieves.

José Guillermo Rodríguez Escudero

141 Caminos, accidentes y milagros en Gran Canaria durante la Edad Moderna (ss. XVII-XVIII).

Gustavo A. Trujillo Yáñez

144 La Cuesta de Silva, de antiguo camino real a moderna Autovía GC 2.

Sergio Aguiar Castellano

156 GC-60: Maspalomas-Tejeda, pasando por Tunte.

Pedro José Franco López

164 La carretera C-810 La Aldea-Mogán (1954).

La intersección de una vía moderna con la red caminera antigua.

Francisco Suárez Moreno/Claudio Moreno Medina

175 Pastores y pastoreo en las cumbres del noroeste de Gran Canaria durante la Edad Moderna (1500-1800). De la tradición aborigen a la producción mercantil.

Pedro Quintana Andrés/María Gloria Expósito Lorenzo

182 Los acequeros de Agüimes en el siglo XVI.

Manuel Lobo Cabrera

190 Una cuestión de género: la visibilización de las mujeres en la sociedad aruquense.

Antonio M. Jiménez Medina

200 "La jira y quema del plátano: Un acto singular en las fiestas patronales de San Pedro Apóstol de Bañaderos, Gran Canaria".

Antonio M. Jiménez

204 La población negra de Tirajana. Los afrodescendientes tirajaneros en las fuentes documentales. Siglos XVII-XIX.

Jesús Álvarez Pérez

216 Viajeros extranjeros y riñas de gallos en Canarias en el siglo XIX.

Francisco M. Mireles Betancor

224 Artesanía, artesanos e instituciones eclesiásticas en la Edad Moderna: el ejemplo de la catedral de la diócesis de Canarias (1500-1800).

Pedro Quintana Andrés

232 "Las loceras de La Atalaya de Santa Brígida en el Padrón General de Población de 1836: Un análisis histórico".

Juan M. Zamora Maldonado/

Antonio M. Jiménez Medina/Pedro Quintana Andrés

244 La cestería de palma: conservación y divulgación digital del objeto usando la tecnología 3D.

Fran Rocha

250 Casas de máquinas y pozos en Gran Canaria: curiosidades sobre las captaciones.

Jaime J. González González

262 Los caminos históricos de Fuerteventura.

Manuel Lobo Cabrera

269 Los pozos de la nieve. Una propuesta de recuperación y musealización de los pozos de la Nieve de Sierra Espuña, Murcia.

Pedro José Lavado Paradinas

276 Arte y sentimiento de las tintorerías juaneras, Lago Atitlán, Guatemala.

Manuel Méndez Guerrero

280 De las Islas Canarias a San José de Camajuani.

Huellas de una emigración.

Joel Pérez Soto

285 Diablos e infiernos cubanos. Mitos y tradiciones devenidas desde canarias y aplanadas en Cuba. Mezcla de magia y religión: España/Canarias/esclavos africanos por los campos de la isla.

Alejandro Batista López

La carretera C-810 La Aldea-Mogán (1954). La intersección de una vía moderna con la red caminera antigua

Francisco Suárez Moreno

Claudio Moreno Medina

Cronista oficial de La Aldea de San Nicolás / Geógrafo ULPGC

Resumen:

En la mediana del siglo XX gran parte del territorio a sotavento de Gran Canaria aún se comunicaba a través de la centenaria red de caminos de herradura y sus entrelazados atajos y veredas. Los valles más poblados Tasartico, Tasarte y Veneguera aún tenían que sacar su ya importante producción agrícola por mar. La construcción de la carretera C-810 La Aldea-Mogán vino a solucionar, en parte, su secular incomunicación.

Palabras clave: Caminos de herradura, carretera C-810, puertos históricos, pasos de montaña, transporte mecanizado.

Presentación

Pretendemos explicar en este ensayo cómo y cuándo la amplia comarca del suroeste de Gran Canaria, casi aislada e incomunicada por carretera del resto de la isla, logra vencer ese contratiempo histórico gracias al trazado de la carretera C-810 y sus enlaces secundarios a las principales poblaciones, a la par que la isla consigue cerrar su circunvalación, hecho tan tardío (1954). Cómo su territorio, tan agreste, venía condicionando estos adelantos de las comunicaciones que desde casi medio siglo atrás lo tenía gran parte del resto de la isla. Detallaremos los condicionantes físicos y tecnológicos de aquellos proyectos de caminos y carreteras en un principio de trazos muy precarios. También lo hacemos con el tipo de medio de transportes que circuló por estas vías así como el continuado uso que siguió teniendo la red de caminos que se cruza por esta vía. Y no dejamos atrás la memoria del lugar sobre unos y otros elementos de comunicación en el plano histórico y etnográfico: accidentes mortales, cuentos relatados al lento paso de caminantes

y arrieros con sus bestias por las sendas que llegaban a la carretera, y de los nuevos medios de transportes como camiones que

ocupaban casi todo el ancho de la vía, turismos, bicicletas, motocicletas... algunos en la aventura de la moda de entonces: "la vuelta a

Ilustr. 1:
Camioneta en el valle de Veneguera, hacia 1930.
Foto: Álbum de David J. Leacock.



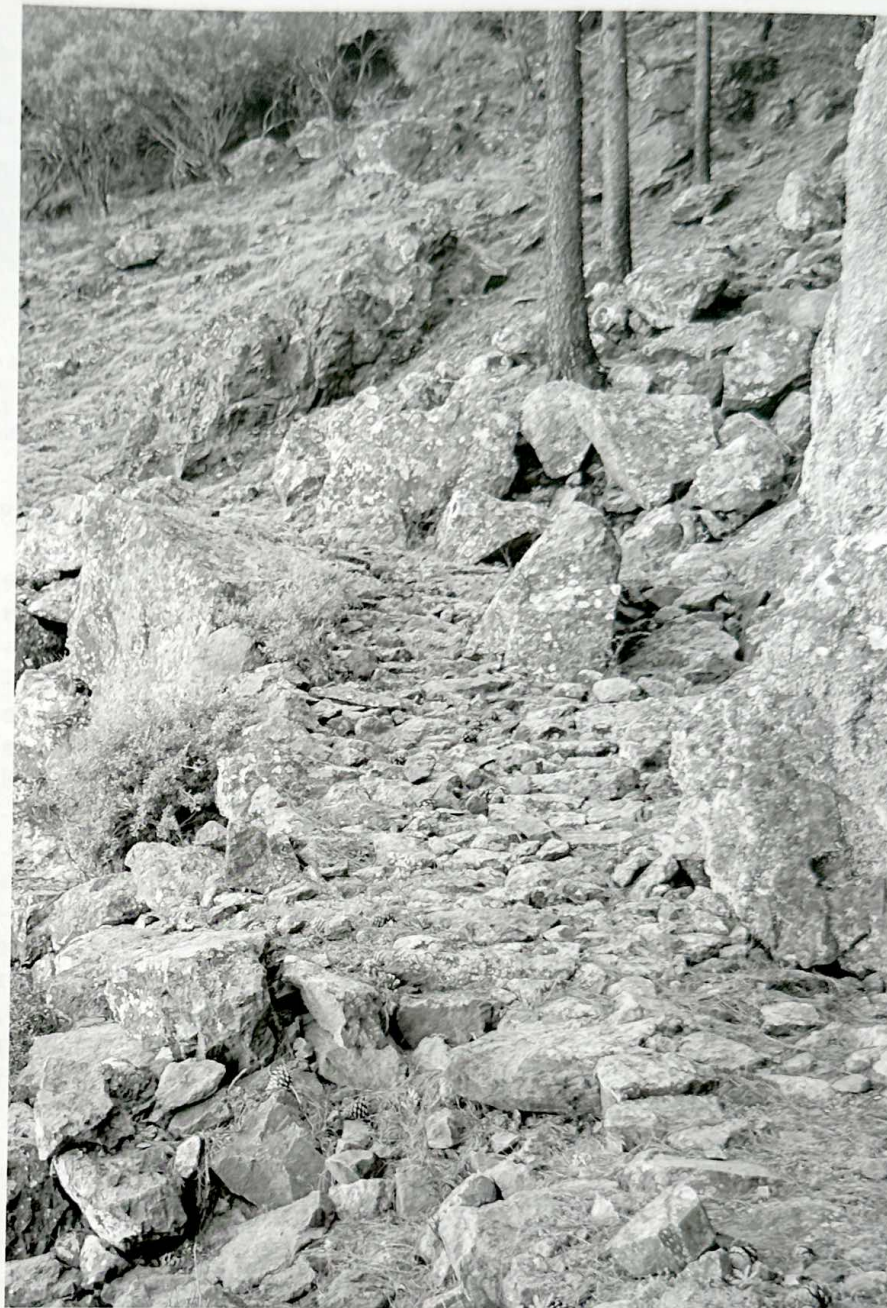
la isla". Asistimos, pues, a ese cambio en las comunicaciones sin dejar de borrar, por unos años, a los centenarios caminos.

Un singular espacio entre la montaña y el mar

El suroeste de Gran Canaria conforma gran parte del relieve antiguo de la isla (14-15 millones de años). Está seccionado por centenares de barrancos, de los que más de media docena conforman cuencas independientes con salida hacia el mar desde las impresionantes alturas de Altavista-Tirma, Los Hornos-Pajonales y Tauro. Sus acusados perfiles llegan desde el interior a una línea costera de 70 km que da a dos cuadrantes marinos diferenciados: el del sur (el Mar de Las Calmas) y el del norte de aguas más agitadas por el alisio; un litoral de alternantes acantilados con playas, calas y plataformas que sirvieron de puertos naturales.

Es un extenso territorio (20% de la isla) de barrancos, altas montañas, degolladas, lomas... con unas condiciones climáticas xéricas, de temperaturas medias-altas (20-25°C), acusada sequedad (200 mm de precipitación media anual), alta insolación y fuerte evaporación (1000-1400 mm), que lleva consigo una vegetación xerófila (tabaibales, cardoneras y otras numerosas especies autóctonas), aunque en los cauces húmedos de sus barrancos o en las alturas coronadas de extensos pinares se desarrolla una vegetación de más verdor y en los planos de sus valles encontramos una gran fertilidad de labor humana que ha generado históricamente una gran riqueza agropecuaria y ha propiciado el desarrollo de sus poblaciones, sobre todo en los valles de La Aldea, Tasartico, Tasarte y Veneguera, aparte de otros núcleos más aislados como Guguy, Linagua.

De tradición cerealística y ganadera a lo largo de los siglos, los cultivos de exportación de tomates y plátanos hacia Europa ini-



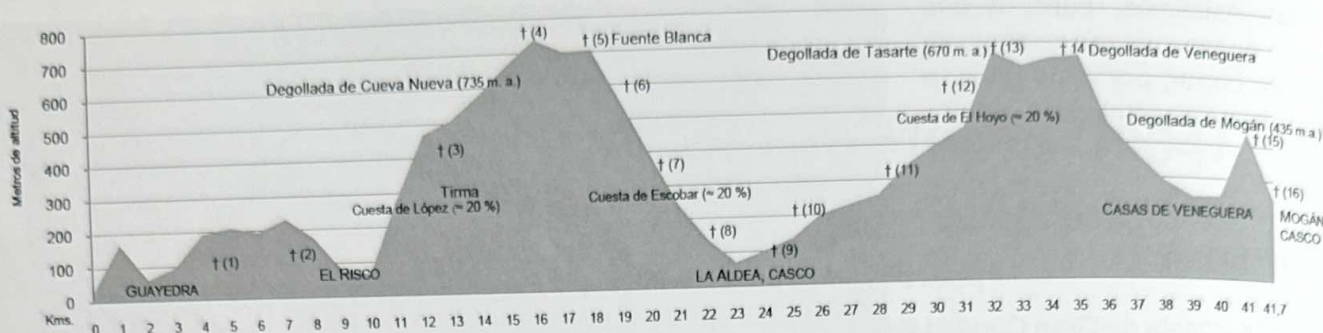
Ilustr. 2:
Camino de El Juncal a La Aldea por Pajonales-Linagua.
Foto: Archivo de los autores.

ciados hacia 1898 y más tarde frutos tropicales para el mercado interior, marcaron un nuevo modelo de desarrollo hasta 1970 en la costa de Mogán que se orientó hacia el turismo de masas.

La red viaria tradicional (siglos XV-XX) y sus enlaces con los puertos

Las comunidades humanas asentadas en esta comarca desde la época de la sociedad indígena canaria, que fue importante, lo hacen en los fondos fértiles de sus

barrancos, que han determinado la vida social y económica tradicional, lo que algunos han denominado "cultura de los barrancos". Han constituido entidades de población unidas por tierra a través de una complicada red de caminos de herradura, interminables, de complicados perfiles con rampas a veces del 15 al 20% y radios muy cortos como consecuencia de su necesario plegamiento al terreno como luego lo fueron aunque no tanto sus tardías carreteras: La Aldea se vino a abrir al exterior por estas nuevas vías para el tránsito rodado a motor en 1939 y Mogán en



† Principales cruces, descanso de cortejos fúnebres o lugar de suceso mortal:

1. Cruz de Dionisio. 2. Cruz del Tabaibal. 3. Cruz del Secretario (Los Negros, 1876). 4. Cruz del Corral Blanco (Cueva Nueva). 5. Cruz de Fuente Blanca. 6. Cruz de Pajares de Balango. 7. Cruz del Pino. 8. Cruz de Peñón Rajao (Castañeta). 9. Calvario de El Barrio. 10. Cruz de La Cañavera. 11. Cruz de la Vistilla. 12. Cruz de La Cuesta. 13. Cruz de La Degollada de Tasarte. 14. Cruz de La Degollada de Veneguera. 15. Cruces de La Degollada de Mogán, más la de La Fortaleza (1901). Y Calvario de Mogán. © Elaboración propia.

Ilustr. 3: Perfil del Camino del Norte. Sección Agaete-La Aldea-Mogán. 41,7 km (†) Cruces y calvarios (elaboración propia).

1949. Y también lo hicieron por mar desde sus puertos naturales en conexión con el resto de Canarias y su hinterland por su red de caminos centenarios. Por tanto, los trazados camineros como las primeras carreteras estaban orientados tanto a unir sus poblaciones como para enlazar con los puertos históricos por donde se exportaba la producción de mayor volumen fuera agropecuaria o en su caso forestal (madera, leña, pez...). Sobre cuatro arterias principales se dibujaba la primigenia red de tránsito peatonal: el camino real del norte que venía de Agaete hacia La Aldea y continuaba hacia Mogán en el cual se cruzaban tres caminos principales que veían de la cumbre hacia el mar, a saber de norte a sur: el de Artenara, que partía de la Cruz de María; el del Juncal-Pajonales con sus bifurcaciones finales hacia Veneguera, Tasarte y La Aldea, y el camino principal que venía de Tejeda-Ayacata hasta la Cruz de San Antonio y bajaba a Mogán.

El camino real del norte cruzaba transversalmente, a lo largo de unos 50 km, siete cuencas hidrográficas, lo que se dibuja con un muy quebrado perfil y planta zigzagueante, donde a cada paso la toponimia lo indicaba con varios términos comunes como La Cuesta, El Pie de la Cuesta, La Subida, La Bajada... Los otros caminos, principales o secundarios, venían del campo, lomas o barrancos abajo y seguían a la costa; a su vez, entre unas y otras arterias otras secun-

darias enlazaban de tramo en tramo estos caminos principales en los puntos hacia los núcleos de población (Moreno, 1997: 85-86 y 92-94). Respondían a los enlaces de las poblaciones, a la necesidad de los intercambios comerciales y al transporte de la producción agrícola, ganadera y forestal (madera, leña, carbón...) y otras como la pesca y marisqueo, orchilleo, cacería... Era un transporte caro: poner de Las Palmas a Mogán una carga de 100 kg sobre bestias, en 1919, tenía un coste de 30 ptas., frente a las 1,5 ptas. que se cobraba en un barco (Suárez, 1997).

Los caminos que concurrían en el principal del norte-sur, en el valle de La Aldea, configuraban enlaces con la cumbre por los pueblos de Artenara y Tejeda, así como los que se dirigían hacia el litoral por este valle y por los de Tasartico, Tasarte, Veneguera y Mogán. La trama se complicaba con otras bifurcaciones hacia el interior, tales como las del Barranco Grande hacia Artenara y Tejeda, y la de Pino Gordo y Linagua dirección Pajonales.

También desde el centro del pueblo, hacia el suroeste por los interminables caminos de Guguy por Cormeja y Tasartico por Tocomán.

Tras pasar la degollada de Tasarte, el camino del norte dirección al sur de la isla tenía por su derecha dos bajadas a Tasarte y por la izquierda los ascensos al pi-

nar de la montaña de Los Hornos y Ojeda, por El Paso, cerca del Cañón de Tasarte y otro en la Piedra del Agua (Azulejos) en Veneguera; y, por último, ya en Mogán se subía barranco arriba hasta el Pie de la Cuesta, por donde se llegaba a la Cruz de San Antonio y todo el llano de La Majada Alta, que llevaban al centro de la Isla.

Esta complicada red de caminos de herradura con sus bifurcaciones y pasos ha sido estudiada por Leopoldo Valencia Álamo (2017), quien, solo dentro de los linderos de La Aldea contabiliza unas 80 vías con una longitud total de 205 km, que estructura en cuatro categorías-conjuntos: 12 caminos principales que suman una longitud de 47 km; 14 caminos primarios o vías secundarias, que llegan a 41 km; 25 caminos terciarios, que alcanzan los 74,7 km y 22 pasos de montaña, con 43 km. Cifras cercanas se obtendrán cuando en su día se estudie la red caminera antigua de Mogán. Por tanto estamos ante una red vial peatonal de un territorio específico e importante de Canarias, donde el tramo de camino estudiado que une las cabeceras poblaciones de las sedes municipales (La Aldea y Mogán) era la principal vía terrestre de la comarca, que unía el norte con el sur de la isla por el oeste, y se enlazaba por varios ramales con los valles del suroeste y con la cumbre insular por los pinares de Tamadaba, Ojeda y Pajonales, hasta 1954 en que se construye la carretera general C-810, hoy GC 200, y sus

enlaces. Un tramo de camino con una longitud, de iglesia a iglesia de cada pueblo, de unos 18,7 km de los 41,7 de todo el trayecto de Agaete a Mogán; con un ancho de 1,5 a 2 m, con algunos trechos de pendiente empedrados y con paredes de refuerzo.

Por su recorrido, se cruzaban varios enlaces secundarios y, a ciertas distancias, lo iban jalando 16 principales cruces o calzados —de descanso fúnebre— que se enramaban por mayo (ver detalle en la fig. 3) y tres caudalosas minas de agua (Barranco Santo, La Aldea; Las Casas de Veneguera y la de Valerones, en Mogán) que refrescaban a los caminantes de estos secos parajes. Perderá su función de paso principal a partir de 1954, con la construcción de la carretera C-810. Pero seguirán en uso, por algunos años, los caminos de herradura, senderos y pasos transversales a esta vía para la conexión los pinares como vías forestales y de paso pecuario.

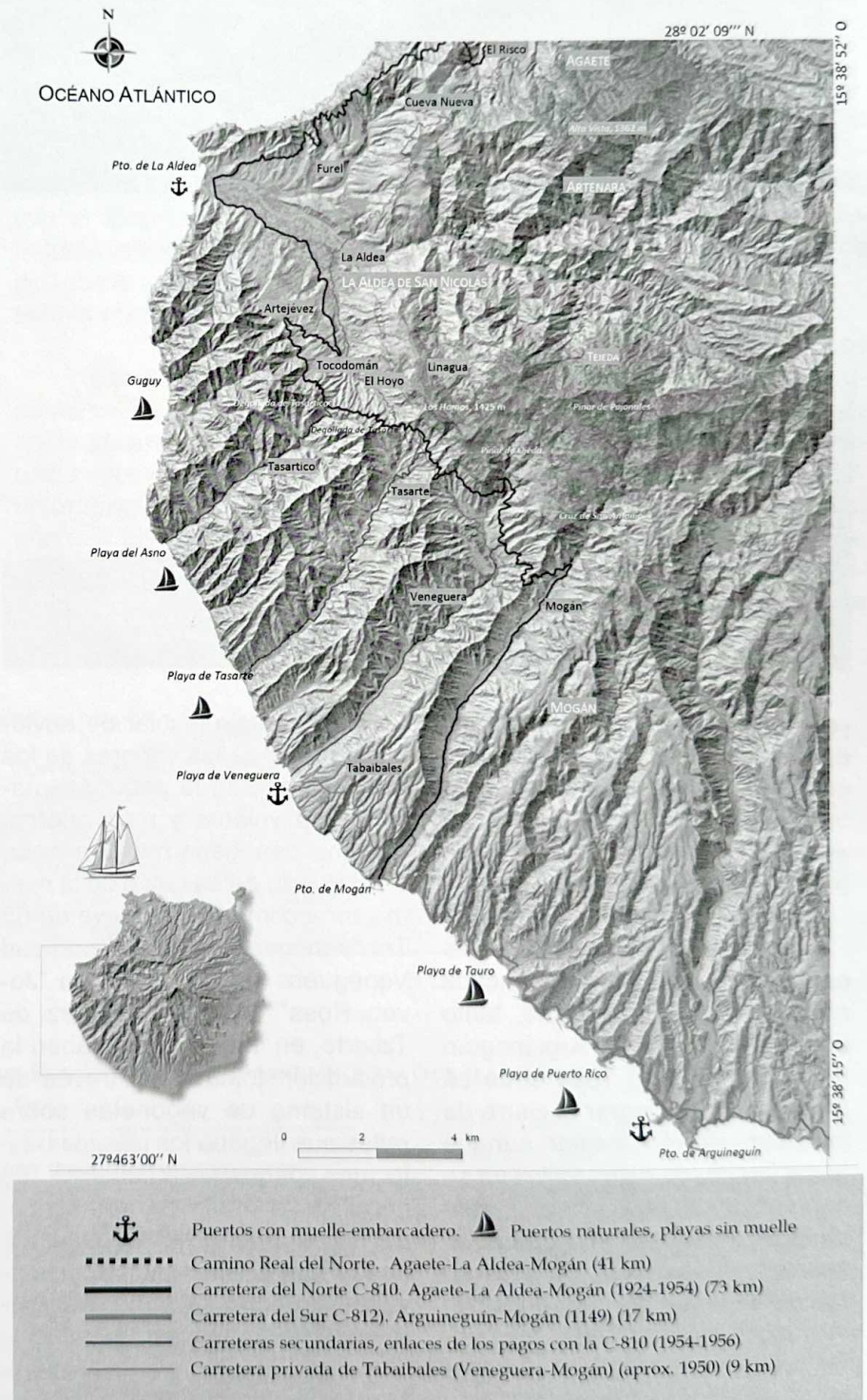
Las primeras carreteras. Enlaces con puertos y caminos

El perfil tan quebrado de los caminos de esta comarca, tal como vemos en la ilustración anterior (nº 3) del tramo Agaete-Mogán, responde a la necesidad de abrir el paso a través de los grandes macizos como Faneque, Tirma, Los Hornos... teniendo que recurrir a pendientes acentuadas del 10 al 20 % y trazados muy largos y serpenteantes porque había que plegarlos al máximo a las isohipsas del terreno (curvas de nivel) para evitar obras de fábrica. La misma estrategia aunque evitando pendientes pronunciadas y con las alineaciones zigzagueantes tuvo que hacerse con los primeros proyectos de carreteras por esta comarca (años 1920-1960) como el de la comarcal C-810, Agaete-La Aldea-Mogán. Con los presupuestos oficiales de entonces, sobre todo tras la guerra y posterior posguerra española que arruinó al Estado español, apenas

se pudo invertir en proyectos de carreteras, según las normas básicas de la ingeniería de caminos, hasta los años setenta.

Las dos primeras carreteras que traza el Estado, en torno a los años veinte, son las que comunicaban las cabeceras de la población de los valles de La Aldea y Mogán con sus puertos de mar y por ellos vinieron a circular los pri-

meros vehículos a motor. Le siguió el costoso proyecto de la carretera comarcal de Agaete-La Aldea ejecutado por tramos a partir de los años veinte hasta las décadas de 1930-1950 y que fue abierta en precario hacia 1939. Uno de los objetivos que se recoge en su proyecto, aparte de unir las poblaciones era conectar el territorio con sus puertos de mar. Con el Estado aún empobrecido se traza el pro-

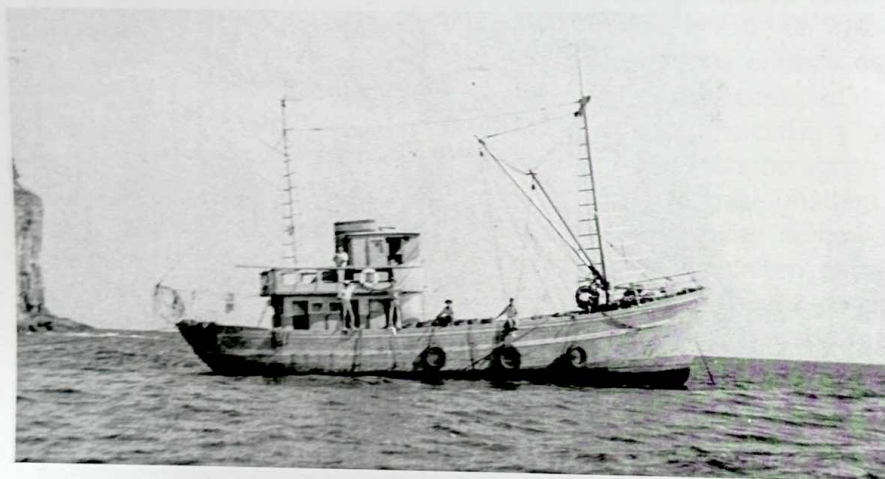


Ilustr. 4: Mapa del SO de Gran Canaria. Carreteras, puertos y caminos principales (1936-1956). Imagen: Elaboración propia.



Ilustr. 5.
Embarque de huacales de plátanos, a hombros de marinera hacia la lancha para su traslado al buque, en la costa de Veneguera, hacia 1925. Foto: del álbum del Charles Fenoulhet, gerente de Fyffes, Gáldar, cedida por la familia Rodríguez Mendoza.

Ilustr. 6.
El "Veneguera" (65 Tm) moto nave de la Comunidad Veneguera, hacia 1950-1955, con la que se sacaba la producción agrícola del lugar, dedicado también al cabotaje comercial, Canarias-África.
Foto: Archivo Ayuntamiento de Mogán.



agropecuarios y forestales, en unos casos a hombros de marineros hasta las lanchas de los barcos (fig. 7) y en otros desde los pequeños muelles con sus grúas-pescantes.

La C-810, La Aldea-Mogán. Antecedentes

Tras la construcción por el Estado de la vía Agaete-La Aldea (1924-1956) (abierta en precario en 1939) el tramo que faltaba para completar la circunvalación de la isla era el de La Aldea a Mogán que vino a unirse, en 1954, al ya terminado, desde 1949, tramo final de la C-812 o carretera del Sur, Arguineguín-Mogán.

La C-810 o carretera del Norte había llegado a Agaete en 1901 pero su continuación hasta La Aldea, con un proyecto en aquel momento de los más costosos, en relación a su longitud, del Estado español, tardó casi medio siglo en concluirse pues, como ya estudiamos para el camino real, tuvo que abrirse por varios macizos por los municipios de Agaete, Artenara y La Aldea. Fue construida, entre 1924 y 1954, según cuatro proyectos para cada uno de sus trozos. Para los medios técnicos y presupuestarios de la época no había otra alternativa que su trazado por la costa, casi siguiendo la línea del camino real del Norte. Su proyecto

yecto de unir mediante una precaria pista el puerto de Arguineguín con el de Mogán que no se logra hasta 1949. Y no se mejora con ensanche, protección y asfaltado hasta los años sesenta.

Por tanto, debido a los bajos presupuestos oficiales destinados a carreteras, costó mucho, tanto en 1949, el tramo de Arguineguín a Mogán como en 1954 el de La Aldea a Mogán, lograr el cierre de la circunvalación insular aunque por el interior de estos valles ya se habían trazado pistas para un tráfico rodado muy precario que enlazaba con sus puertos y con la aún red de caminos de herradura con lo que se lograba sacar por mar los productos forestales (carbón y leña), pecuarios (quesos, carnes...) y agrícolas.

En efecto, entre 1920 y 1954, pervivían las rutas regula-

res del cabotaje insular de navieras como la de los vapores de los Trujillo (Agaete), la pequeñas navieras de veleros y motoveleros, vapores con gabarras con sede en el Puerto de La Luz o de la misma zona como la motonave de 65 Tm "Veneguera" de la Comunidad Veneguera (fig. 6) y la falúa "Joven Rosa" de los Umpiérrez de Tasarte, en la que embarcaban la producción tomatera a través de un sistema de vagonetas sobre raíles que llegaba los ceretos hasta una pequeña plataforma de hormigón a modo de muelle con destino al puerto de Arguineguín, desde donde en camiones se llevaban al Puerto de la Luz. Por tanto sobre los puertos naturales de Tasartico, Tasarte, de Veneguera, Mogán y Arguineguín (estos tres con muelles) en conexión con caminos y primeras carreteras (1920-1950) giró la mayor parte de los transportes comerciales,

fue modélico en la ingeniería de caminos de entonces aunque muy en función de los recursos presupuestarios que obligaban a plegar las vías al terreno para evitar túneles y puentes y no alcanzar pendientes muy acusadas.

Resultó una carretera de 32 km, cuando el camino real cubría este espacio en 23 km pero a costa de pendientes pronunciadas (10 al 20%), mientras que las de esta vía estaban entre el 4 y 7%, con pocas rampas del 8-10%; 700 alineaciones curvas de las que 300 son de radios cortos, dos túneles y más de 350 obras de fábrica para salvar los cauces. Los tramos del Andén Verde y los Andenes del Risco, colgados sobre el mar, fueron los más peligrosos de construir y de rodar. Tuvo el ancho adecuado a las carreteras de tercer orden y se diseñó, por primera vez en Canarias, el peralte en las curvas pero no tuvo vallado protector ni asfaltado hasta 1970 lo que generó, entre 1949 y 1970, 14 accidentes graves por vuelcos con 24 muertos (de 1949 a 1970).

Por la banda sur, el valle de Mogán abrirse al exterior por la carretera del Sur (C-812), desde Arguineguín, en 1949, pero con una estrecha pista de 17 km construida por el Servicio Provincial de Obras Públicas, y por tanto, faltaba que acometer el tramo final de la C-810, la carretera del Norte para enlazar en Mogán con el final de la carretera del Sur (C-812). Pero para acometer este tramo, de vital importancia para las poblaciones del suroeste, hubo que esperar a 1954, tras muchas gestiones de los ayuntamientos de Mogán y La Aldea, llegándose incluso, en 1949, a solicitar su construcción a la Capitanía General de Canarias, con el alegato de ser una vía de "interés militar", hasta que en 1952 el Cabildo Insular de Gran Canaria asume el proyecto.

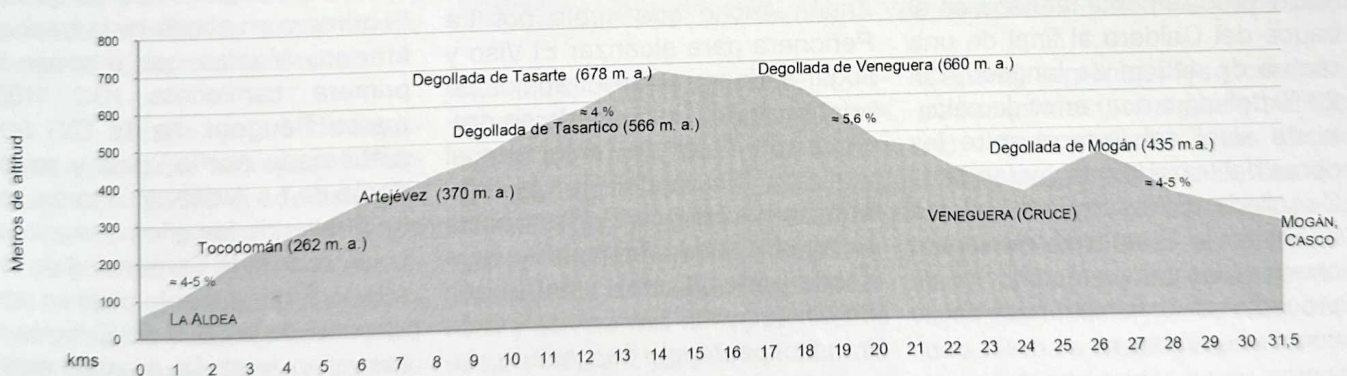
Este proyecto de carretera comarcal de La Aldea a Mogán costó sacarlo tras muchas gestiones hasta que el Cabildo aportó un presupuesto para una apertura precaria sin el ancho adecuado a una vía comarcal aunque con un trazo sin grandes pendientes a

costa de plegarse excesivamente al terreno. Su finalización en 1954 supuso un gran avance para los lejanos pagos de Tasartico, Tasarte y Veneguera los que pronto lograron su acceso por carretera a esta nueva vía, aunque por su interior ya se comunicaban con sus puertos por quebradas e intransitables pistas de barrancos (1930-1950).

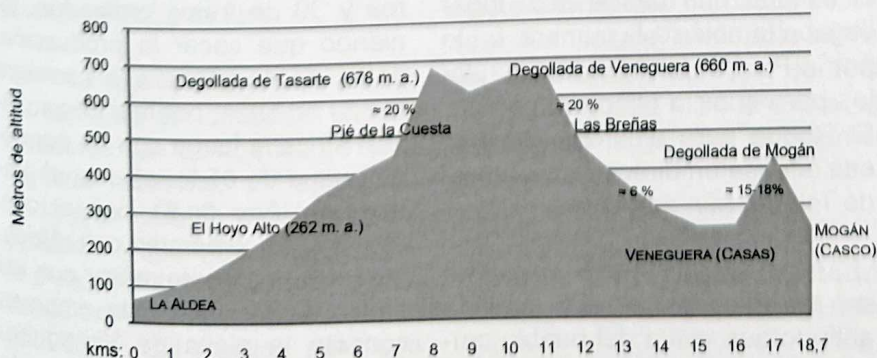
El trazado

El primer tramo, de tres kilómetros a partir de La Aldea (entre La Ladera y Tocodomán), se ejecutó con un presupuesto de 200 mil pesetas y el resto con presupuesto de la Capitanía militar de Canarias.

A partir de Tocodomán, se trazó la nueva carretera con presupuesto del Cabildo, dirección hacia el pago de Artejévez, adonde un proyecto de carretera de circunvalación, nunca ejecutado, pretendía llegar desde la playa de La Aldea. Desde este pago, plegándose a las faldas montañosas



Ilustr. 7:
Perfil aproximado de la carretera C-810. Sección La Aldea-Mogán. 31,5 km (1954).



Ilustr. 8:
Perfil aproximado del camino real La Aldea -Mogán, 18,7 km.
Gráficos: Elaboración propia.

Dos perfiles y distancias distintas para un mismo recorrido:

Izquierda, el del centenario camino real entre La Aldea y Mogán, 18,7 km, estrecho, con pendientes muy pronunciadas solo apto para peatones y bestias de carga.

Arriba: la carretera C-810, vía de una carretera moderna de pendientes más suaves a costa de mayor longitud (31,5 km) para unir a las mismas poblaciones con vehículos a motor.



Ilustr. 11:
Camión Dodge GC 3020, de Juan Julián Ramírez, primer vehículo que llegó a Tasarte (1950) desembarcado por una playa como la del lugar, de callados: faena arriesgada e inimaginable hoy.
Foto: Archivo familia Ramírez, Tasarte.

Ilustr.12:
Camión de la marca inglesa Guy, nº 23 de la flota de la Comunidad Quintana-Veneguera, accidentado en la carretera C-810. Era muy difícil la conducción de camiones de hasta 5 Tm, cargados, ocupando casi todo el ancho de la vía y más aún en tiempos de lluvia.
Foto: Archivo del autor.

ranco ya estaba corriendo pero el camión podía subir contra su corriente. Lo peor empezaba cuesta arriba a partir de La Posteragua que con el barro las ruedas patinaban y se iba el camión para la cuneta. Ellos iban arrancando monte y echando debajo de las ruedas para que no patinaran y ayudando para que no culeara. Por fin llegamos arriba al El Cruce (...) y seguí solo hasta Mogán y luego por aquella pista hasta Arguineguín y todo el Sur adelante, ahora con un viento de huracán que apenas me dejaba avanzar (...). En fin, me amaneció llegando a San Cristóbal ¡Toda una noche me la pasé luchando al volante del Seddon contra aquel temporal, que sería a finales de los cincuenta o principios de los sesenta! (...)"

[Francisco Ramírez Peñate, 82 años. 2015]

La siniestralidad ocurrida en el tránsito por caminos y carreteras de esta comarca tiene diferentes naturalezas aunque podemos sintetizar que antes de la construcción de las carreteras, la muerte en los caminos, casi siempre era debida a cuestiones de salud, enfermos que caminando o sobre parihuelas fallecían de ida o vuelta a los médicos. Uno, quizás el último quizás fuera el caso el de la joven Juana María Moreno del Pino, de 20 años, enferma de tuberculosis que fallece el 27 de abril de 1944, en el puerto de Mogán a poco de llegar por el camino desde Tasarte para embarcar para Las Palmas debido a un



violento acceso de tos por hemorragia interna Suárez (2021: 213-214). Aparte de accidentes por el tránsito de montaña.

Pero a partir de 1954 con la construcción de las carreteras aparece el nuevo riesgo de los accidentes en las mismas. Hasta 1983 ya se contabilizan 13 casos mortales sin incluir el accidente más significativo de toda la comarca pero en la carretera C-812, el 20 de julio de 1964, con el vuelco de un microbús, a la altura de Taurito, por un precipicio de 80 metros de desnivel con la muerte de 8 personas de Veneguera y Mogán.

En la C-810, la mayor tragedia se localiza el 16 de abril de 1973, en Veneguera, dirección Mogán (GC-200, km 47,7), con el vuelco de un vehículo con cuatro veci-

nos de La Aldea (Suárez, 2010:119-122). Las causas de estos accidentes hay que buscarlas en factores diversos a veces integrados: las malas condiciones que en su principio tuvieron estas vías como la estrechez, radios cortos de las curvas, falta de vallado protector... y elementos humanos como sobre todo el del sueño de los conductores caso de los dos accidentes anteriores al que unimos el ocurrido en la madrugada del 25 de junio de 1957 cuando se volcó por un precipicio de 200 m de desnivel un viejo turismo Dodge (TF 3156) dedicado al transporte de pasajeros, propiedad de Federico Segura al llegar a la Degollada de Tasarte (GC-204 - km 0,7), por sueño del conductor tras haber estado realizando sucesivos viajes de transporte de pasajeros por la fiesta de San Juan de Tasarte.

Un parque móvil antiguo

Los primeros vehículos que circulan por el interior de estos valles aún sin conectar con la carretera C-810, son camionetas de segunda mano importadas de Europa como es el caso de la Peugeot GC 1100, de 17 CV que en 1928 hace historia en La Aldea y luego en 1931 en Veneguera por ser el primer vehículo que rueda en cada lugar. En Mogán lo hace otra camioneta antigua también Peugeot GC 0970, de 15 CV. Son saldos de la Primera Guerra Mundial que llegan al mercado insular.

Se desembarcaban sobre lanchones conectados una plataforma de tablonos sobre las playas. De igual forma llega a Tasar-

culos tanto turismos como camiones de tonelaje, nuevos casi todos británicos quizás lo más destacado sea la flota de los Guy de la Comunidad de Veneguera (Suárez, 1997: 170 y 2021: 284-28). O los Seddón y Déniz de los Umpiérrez de gran tonelaje que abarcaban casi todo el ancho de las carreteras.

Mejoras y cambio de denominación a GC 200, 204, 205 y 206

Entre mediados de los años sesenta y los ochenta los presupuestos oficiales mejoran las partidas destinadas a carreteras. Se traza un nuevo acceso a El Palillo, inaugurado el 21 de enero de

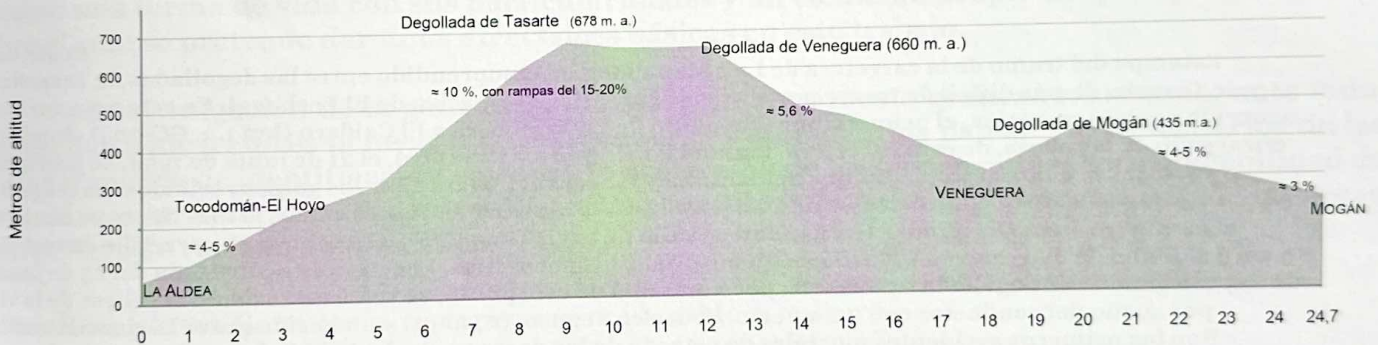
un presupuesto de 135 millones de pesetas. En 1977 la obra ya tenía unos tramos ejecutados y otros en obras o pendientes de adjudicación, a saber:

–Tramo I. Degollada de Tasartico-Degollada de Tasarte: longitud de 2794 m, ejecutado en 1976 con un presupuesto de 26 556 000 ptas.

–Tramo II. Degollada de Tasarte-Degollada de Veneguera: 3560 m, ejecutado en 1976 con un presupuesto de 18 712 153 ptas.

–Tramo III. Degollada de Veneguera-Casas de Veneguera, 5710 m: finalizado en 1977, con un presupuesto de 31 424 572 ptas.

–Tramo IV. Casas de Veneguera-badén de Mogán: en ejecución, con 24 542 524 ptas.



Ilustr. 13: Perfil aproximado de la carretera C-810/GC 200 La Aldea-Mogán, tras las mejoras y acortamiento de 1975-1980. Gráfico: Elaboración propia.

te, en 1950, la primera camioneta, marca Dodge GC 3030 (del año 1929) de 23 CV de Juan Julián Ramírez Hernández (1915-2009) que lo cuenta así (Suárez, 2021: 289):

“Vino en la gabarra remolcada por el barco Punta Almina. Costó mucho trabajo llevarlo a tierra (...) Graciliano Hernández, chófer de la Guerra Civil en carros de combate, subió a la lancha, lo puso en marcha y pa tierra vamos (...)”.

Luego lo hacen, aún de segunda mano, turismos para el transporte de pasajeros ya construidas las carreteras comarcales; es el caso del Cádillac de 1929, GC 2140, de 31 CV que de La Aldea, en 1958, va a parar a Tasarte. A medida que avanzan los años el parque móvil de estos municipios crece y se introducen nuevos vehí-

1964, desde la carretera de circunvalación La Aldea-Mogán, zona de El Cercadito hasta El Llano de El Palillo, tramo que tendrá ensanche y asfaltado posterior. Luego se mejora del trayecto entre El Palillo y La Playa con nuevo trazado por algunas zonas, más anchura y asfaltado, sobre todo con la desviación realizada a partir de La Postera para evitar la bajada por el barranco, obra que se termina en torno a 1983 con presupuesto del IRYDA. Mejoras que también se hacen con la bajada desde la Degollada de Tasartico a Las Rosas.

La vía principal, la C-810, de La Aldea a Mogán tendrá una mejora significativa aunque venía sufriendo, desde 1973, varios retrasos en las adjudicaciones. Dos tramos se inician en 1975 y se terminan los restantes en 1980, con

–Tramo V. Degollada de Tasarte-El Hoyo: 4800 m, en trámite de contratación por 32 454 329 ptas., terminado en 1979-1980 y situó a Tasarte a tan solo 15 minutos de La Aldea.

La obra ejecutada abarcaba una longitud de cerca de 18 km, desde el badén de Mogán a Tocodomán (La Aldea), más las mejoras del tramo entre las degolladas de Tasarte y Tasartico de 2,7 km al margen de la vía C-810 La Aldea-Mogán. Una vez ejecutada su reforma la longitud total de la C-810, de pueblo a pueblo, se redujo a 24,7 frente a la longitud primigenia de los 32 km (incluyendo los 4 km de La Ladera a Tocodomán y los 3,7 km del badén del Pie de la Cuesta al pueblo de Mogán. Esta gran reducción, aparte de recortes en las degolladas de Veneguera y

Mogán, estuvo determinada por la eliminación del tramo antiguo que pasaba por Artejévez de 8 km que fue sustituido por los 4,8 km de la subida de El Hoyo hasta la Degollada de Tasarte (La Provincia (15-10-1975 y Diario de Las Palmas, 13-01-1977) .Resultó una obra nueva pero excesivamente recordada en su longitud a cambio de empinarla más de la cuenta, con una pendiente media del 10,3%, con varias rampas del 15 al 20%, todo un trazado ilegal, e incomprensible, en 1980 lejos de las normas oficiales de la ingeniería de carreteras.

Tras asumir el Cabildo la gestión de las carreteras estas vías tomaron la denominación de GC 200 (la C-810) y GC 200, 204, 205 y 206 los enlaces de Tasarti-

co, Tasarte y Veneguera, respectivamente que también mejoraron con un ancho mayor, el vallado protector y el asfaltado. Destaca en la mejora de la carretera de Tasarte (GC 205), la ejecución de un tramo nuevo desde La Posteragua a la playa para evitar el antiguo trazado barranco a bajo, ejecutado, entre 1979 y 1983, con presupuesto del IRYDA.

Bibliografía

MORENO MEDINA, Claudio (1997): *Los caminos de Gran Canaria*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria.

(2005): *Articulación territorial en espacios insulares: las vías de comunicación terrestres en Canarias, siglos XVI-XIX*. Tesis Doctoral. ULPGC.

SUÁREZ MORENO, F. (1997): *Mogán, de pueblo aislado a cosmopolita*. Ayuntamiento de Mogán.

(2010): *Accidentes, riesgos laborales y conmociones en la sociedad tradicional. (1801-1970)*. Anroart.

(2021). *Tasarte, territorio, tiempos y gentes*. Editorial Mercurio.

(2023). *Comunicaciones y transportes en un medio rural. Oeste de Gran Canaria*. Editorial Mercurio.

VALENCIA ÁLAMO, Leopoldo (2017): *Los caminos tradicionales de La Aldea de San Nicolás*. Trabajo de Fin de Carrera, Facultad de Geografía-Historia ULPGC.

Agradecimientos

A Alejandro Rodríguez González (ULPGC) y Roberto González Sánchez (Ayto. de Mogán).

Ilustr. 14:
Estampa del tramo de la carretera de La Aldea a Mogán, comprendido entre las degolladas de Tasartico y de Tasarte, el más difícil de trazar por el vigor orográfico del macizo de El Lechugal. En este entorno han ocurrido vuelcos mortales, el primero por este punto de La Trinchera a El Caidero (km 1,2, GC-204), donde el encargado de las obras, de esta carretera, Manuel Ponce Suárez (36 años), el 21 de junio de 1954, se precipitó al vacío junto a una gran piedra que apalancaba y falleció al instante por los golpes recibidos. La tragedia no quedó ahí pues unos metros más allá, casi en la degollada de Tasartico, en el mes de enero de 1956, el caminero Juan Hernández Hernández, se salió de la vía (km, 2,5 - GC-204) con su carretilla de trabajo y cayó al fondo del barranco muriendo en un hospital a los pocos días. Luego en la madrugada del 25 de junio de 1957, llegando a la degollada de Tasarte, poco más allá de este punto, se volcó un turismo al salirse de la vía por sueño del conductor con un muerto, Federico Segura, (27 años) y un herido grave Luciano Moreno. Son los primeros accidentes mortales de esta vía de las decenas que ha habido hasta tiempos recientes.

Foto: Archivo del autor.

