

Espacio y políticas constructivas de carreteras en Canarias (siglo XIX y comienzos del XX)

JOSÉ ÁNGEL HERNÁNDEZ LUIS*

* Profesor de Geografía Humana.
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Introducción

En este pequeño artículo pretendemos dar a conocer, de manera muy superficial, el rol que jugaron las vías de comunicación terrestres en Canarias como agentes articuladores del espacio a finales de la pasada centuria y comienzos de la actual, o como apoyo y soporte de otras infraestructuras con el mismo fin: los embarcaderos.

Así pues, la construcción de las carreteras responde a una previa planificación, legislada por el Estado, y que sin duda, en principio, estuvo guiada por una desigual distribución espacial de los recursos humanos y económicos, fenómeno que se vio potenciado más aún por la construcción de las primeras carreteras, y que a nuestro modo de ver se ha traducido en una grave secuela histórica.

Dinámica espacial y red de comunicaciones intrainsular en la etapa «precarreteras»

La «etapa precarreteras» se caracterizó por desarrollar un sistema de transporte técnicamente primitivo, esto es, los caminos vecinales y los embarcaderos, siendo causa además del estancamiento socioeconómico del territorio, y por ende, del desarrollo de la actividad agraria: técnicas agrícolas atrasadas, relaciones de producción precapitalistas, etc. Cuando la red de carreteras cobra utilidad en el espacio, se proyecta un nuevo concepto de «modernidad», al dinamizar y asegurar la salida de los excedentes agrarios, e incluso unas nuevas relaciones sociales de producción, caracterizadas por la generalización del sistema agrario de exportación y por un contacto más estrecho entre propietario y campesino, pues la carretera facilita —al menos entre comarcas adyacentes—, los desplazamientos de los absentistas a sus tierras. No obstante, la red vial también propicia la expansión del consumo, así como las leyes de acumulación capitalistas, no sólo en la actividad agraria, sino también en otros campos, por muy incipientes que éstos hallan sido.

Así pues, la escasa interconexión intrainsular con anterioridad a la construcción de las primeras carreteras se llevó a cabo a través de los embarcaderos y caminos vecinales. El rol que ambos jugaron fue dispar —aunque complementario—, pues el gran peso específico del comercio intercomarcal se efectuó a través de los embarcaderos. En efecto, el protagonismo de los puertos se mantuvo incluso con posterioridad al progresivo avance de la red viaria que comenzará a perfilarse en todas las islas a partir de la segunda mitad del siglo XIX, a excepción de las islas de La Gomera y El Hierro que será más tardíamente. Así pues, la red viaria según PULIDO MAÑES, «funcionará tan sólo 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, valorando el territorio que atraviesa»¹.

En efecto, si el gran peso dinamizador de la economía intercomarcal lo llevaron las pequeñas calas, los enlaces de carácter intracomarcal, esto es, los terrestres, fueron protagonizados con exclusividad por la red de caminos vecinales. Así pues, dentro de la complementariedad camino-puerto, el tráfico en aquellos caminos que conectaban con los embarcaderos debió soportar un notable incremento cuando el volumen productivo era mayor, es decir, como consecuencia del auge de un monocultivo.

El «camino» en el siglo XIX era pues, la arteria básica sobre la que se asentaba el modo de producción capitalista destinado a la exportación, el embarcadero su salida natural; ambos conformarán un todo coherente, aunque eso sí, con un trasfondo basado en unas determinadas estructuras agrarias y unas relaciones sociales de producción que por su complejidad y extensión, además de las diversidades entre islas, derivadas tanto del modo de la Conquista (financiación señorial o Real) como de la aridez o accidentabilidad del terreno que ha podido favorecer unas determi-

nadas estructuras, no entramos a evaluar por exceder ampliamente las dimensiones de este artículo.

Los factores endógenos que incidieron en que el transporte terrestre no se realizase entre comarcas de la misma Isla por dicha vía los podríamos resumir en dos:

1.- Estado natural de los caminos (elevada pendiente, rasantes inadecuadas, escaso ancho, etc.).

2.- Estado administrativo (grado de conservación).

Los factores exógenos son atribuibles a las inclemencias meteorológicas que dificultaban el tránsito de los viandantes y mercancías, aunque directamente también contribuían a la degradación del camino. Todos estos factores condicionaron al alza el coste del transporte por el interior, de tal manera que el acceso intercomarcal por mar llegó a contar con un tiempo de transporte —y sobre todo con un coste económico—, inferior al de la vía terrestre².

A su vez, la pequeña capacidad de transporte de las caballerías y las dificultades añadidas que éstas encontraban en los caminos, fue otro de los principales factores que condujo a que este transporte estuviese en las Islas supeditado al marítimo. En efecto, RINGROSE nos expone un Cuadro bastante significativo, fruto de sus indagaciones en los archivos, donde nos muestra la capacidad de carga de la tracción de sangre en el siglo XVIII, y que por el atraso que Canarias sufrió con respecto a la Península en la construcción de las carreteras, podemos perfectamente extrapolar al siglo XIX canario: (véase Cuadro I).

El escaso transporte interior en las Islas hasta la construcción de las primeras carreteras debió llevarse a cabo con animales de monta, los cuales se compatibilizaban con las labores agrícolas. En efecto, aunque el ancho de los caminos, su estado y sus pendientes, redujeron considerablemente la capacidad de carga, el transporte interior debió ser una acti-

vidad secundaria de aquellos agricultores que contaban con algún animal susceptible de una carga mínimamente rentable en función de la distancia temporal empleada. En cualquier caso, la escasa capacidad de carga difícilmente pudo rentabilizar los desplazamientos, siquiera aquellos intermunicipales contiguos, sólo justificables por el factor «miserio» de los agricultores, los cuales hacían uso de su tiempo libre en cualquier actividad ajena a la tradicional.

Por su parte, otro hecho que indudablemente influyó en la dinámica interactiva intrainsular, fue el mal estado de los caminos. Éste pudo deberse al hecho comparativo de que en el territorio peninsular, al menos desde el siglo XVI, se llevó a cabo el establecimiento de un sistema de «postas», consistente en un conjunto de caballerías localizadas en los caminos principales y a distancias convenientes, para que los correos y los viajeros que las usaban pudieran cambiar de montura y seguir viaje, sin tener que detenerse para el descanso de las caballerías fatigadas. En Canarias este sistema de transporte nunca llegó a instaurarse por la sencilla razón de que la pequeña extensión superficial de las Islas hacían prácticamente imposible el establecimiento de una distancia mínima prudencial —desde el punto de vista económico—, para el relevo; e indudablemente porque su naturaleza física (mucho más accidentada que en la Península) y el escaso ancho de sus caminos, hacían peligrar el tránsito de las caballerías, no así el de los mulos y asnos, que siempre se adaptaron mejor al tránsito por terrenos accidentados.

El sistema de «postas» y la conservación y construcción de caminos en la Península estuvo desde un principio relacionado con el transporte del correo. Así lo reconoce la «Ordenanza General de Correos y Postas, Caminos y Posadas» promulgada en 1794 bajo el reinado de Carlos IV³. En ésta, se transferían los ingresos de los portazgos a la conservación de los caminos, además de relacionarse

CUADRO I
CAPACIDAD DE CARGA DE LA TRACCIÓN DE SANGRE EN LA
PENÍNSULA IBÉRICA EN EL SIGLO XVIII

CARGAMENTO	DISTANCIA	TERRENO	CAB. MAYOR	CAB. MENOR
Paja	Corta	Llano	136 Kg.	91 Kg.
Mercancías varias	Larga	Accidentado	91 Kg.	46 Kg.
Mercurio	Moderada	Accidentado	91 Kg.	—
Balas de Cañón	Larga	Accidentado	85 Kg.	—
Pólvora	Larga	Accidentado	82 Kg.	—
Pertrechos	?	?	113 Kg.	—

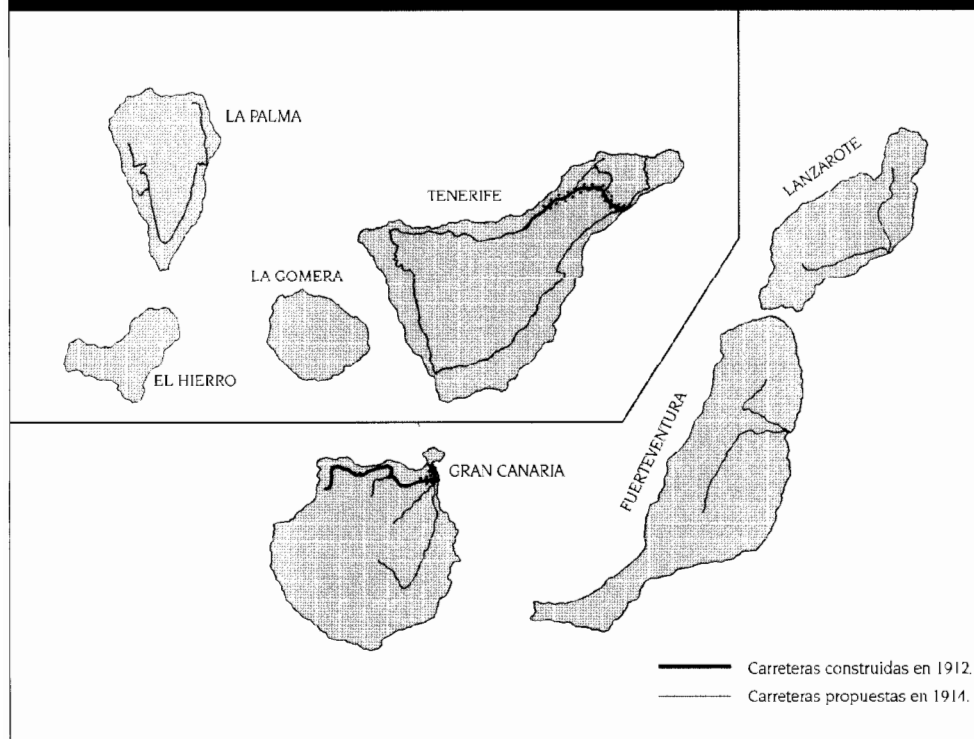
FUENTE: RINGROSE, D.R. (1972). *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*. Ed. Tecnos, Madrid, 222 pp., cfr. p. 61.

de forma directa el establecimiento de las postas y la construcción de las citadas vías. La ausencia de las «postas» en Canarias y la primitiva organización del correo fue por tanto uno de los factores que retrasó la mejora de los caminos. En efecto, en el año 1862, desde las estafetas principales localizadas en las respectivas Capitales de las Islas, partían varias líneas —aunque con baja frecuencia, a excepción de Tenerife que contaba con trece expediciones diarias a otros tantos pueblos—, y todas ellas por medio de «peatones»⁴, lo que nos da una idea del estado primigenio del servicio ya avanzado el siglo XIX.

Por su parte, la entrada en vigor en 1849 de la ley para la «construcción y mejora de los caminos vecinales» tuvo escasa incidencia en las Islas, al igual que en el resto del Estado, pues a pesar de que los municipios podían apelar a la prestación personal, no se obtuvo ningún resultado de ella, según algunos autores, como consecuencia de «los hábitos y preocupaciones de los pueblos españoles y la libertad que se les dejó para hacer la voluntad en la materia»⁵.

En definitiva, la dinámica de desplazamientos en la etapa anterior a la construcción de las carreteras en Canarias va a estar condicionada por una serie de factores, a saber: volumen demográfico, grado de penetración del modo de producción capitalista, en contraposición a una fase precapitalista de trueque o de autarquía, etc. Estos factores serán la base justificativa para la elección de los trazados de las primeras carreteras Insulares, siendo a nuestro juicio, uno de los pilares primigenios más representativos de la concepción que en el siglo XIX se tenía sobre la «ordenación del territorio» a escala insular, esto es, la carretera como elemento susceptible de potenciar aún más el desequilibrio del territorio (véase Figura 1). En efecto, la red vial más densa y de mejor calidad, esto es, de «segundo orden», se proyecta según el «Plan General de Carreteras» de 1877 en la vertiente de barlovento de Tenerife y Gran Canaria. El ritmo de construcción también siguió el mismo esquema, pues la red de circunvalación por el norte se concluyó con bastante antelación —en términos comparativos—, con la del sur⁶.

FIGURA I
RED DE CARRETERAS PROPUESTAS EN CANARIAS POR
EL PLAN GENERAL DE 1877



De cualquier manera, la situación de las comunicaciones terrestres había cambiado sustancialmente en las postrimerías del pasado siglo, pues aunque los enlaces marítimos intercomarcales se vieron potenciados a raíz de la creación de la «Compañía de Vapores Interinsulares Canarios» en 1888, los enlaces entre aquellas comarcas adyacentes que contaban con carretera redujo la importancia de los embarcaderos, no así para aquellos grandes desplazamientos de mercancías entre las comarcas más o menos alejadas y las Capitales insulares desde donde por lo general partían los productos agrícolas hacia el mercado extranjero.

Legislación de carreteras y su aplicación en Canarias (1860-1914)

El desarrollo constructivo de las carreteras en Canarias es producto de la evolución endógena de cada una de las Islas, y de las sucesivas políticas de construcción a nivel estatal. En esta articulación surge un modelo de red vial a través de la Historia con unas determinadas características, las cuales sin duda han facilitado los desequilibrios espaciales. Nuestro análisis en este artículo intenta explicar y ordenar las políticas constructivas, a la vez que su incidencia en la organización del espacio desde el «Plan General de Carreteras» de 1860 hasta el «Plan Ugarte» de 1914.

Las primeras disposiciones legales en materia de carreteras en el Estado español se asientan en el Plan de 1761. No obstante, la primera carretera del Estado ya había sido construida en la provincia de Santander entre 1749 y 1753⁷. También significó un importantísimo avance —para la construcción de las obras públicas de carreteras—, la creación del «Cuerpo de Ingenieros» en 1799, y la ulterior fundación de la «Escuela de Ingenieros de Canales y Caminos» en 1802. De cualquier manera, las vicisitudes bélicas y políticas del país entre comienzos del XIX y la década de los treinta de dicha centuria retrajo considerablemente la aparición de nuevos Planes de carreteras.

Así pues, ALZOLA cita como primer Plan de Carreteras el del año 1840, aunque sólo estuviese constituido por unas determinadas reglas para la formación de un futuro Plan General⁸. Dicho Plan incluía las carreteras de circunvalación por el norte en las Islas de Gran Canaria y Tenerife, siendo reforzado posteriormente por el Plan carretero de 1860. Es por tanto, a partir de mediados del siglo XIX cuando podemos decir que el gran impulso dado a las obras públicas de carreteras en el Estado español —y por extensión en Canarias—, ha comenzado.

El Plan General de Carreteras de 1860 recogía un esquema muy embrionario de la planificación de la red del Archipiélago, excepto de la Isla del Hierro que aún tendría que esperar hasta el «Plan Ugarte» de 1914 para que se tuviese en consideración la construcción de las primeras vías en dicha Isla. En efecto, este Plan incluye el enlace de las Capitales insulares con los principales núcleos productores y demográficos, e incluso la circunvalación de la Isla de Tenerife, además del enlace —a través de La Caldera de Pedro Gil—, de Güímar y La Orotava. Es en Tenerife precisamente donde la red planificada es mayor, y además con un grado de diversificación también elevado, pues aparte de la carretera comentada a tra-

vés de la Dorsal de La Esperanza, el Plan preveía enlaces con origen y destino no capitalinos, como es el caso de Tacoronte-Taganana o La Laguna-Valle Guerra (por Tegueste).

En las restantes islas, todas las carreteras planificadas eran de tipo radial, pues todas partían desde la Capital, sin que en ningún caso se llegase a tener en cuenta la circunvalación insular. Así pues, en Gran Canaria, la carretera del sur se dividió en tres tramos entre la Capital y Juan Grande. De ellos, los dos primeros (Las Palmas-Puerto de La Luz y Las Palmas-Telde), fueron clasificados como de «segundo orden», aunque bien es verdad que el Plan de 1877 disminuiría la categoría de la carretera entre Las Palmas y Telde en favor de la del norte que unía la Capital con la Villa de Agaete, y que ahora en el Plan de 1860, había sido considerada como de «tercer orden». La otra carretera propuesta era la que partiendo de la Capital alcanzaba San Nicolás de Tolentino por Tafira.

En La Palma, la planificación viaria era semejante a Gran Canaria, pues las dos carreteras propuestas partían desde la Capital hasta Tazacorte (por Fuencaliente) y desde ésta hasta Los Sauces.

En Lanzarote, Fuerteventura y La Gomera, sólo se proponía la construcción de una carretera entre la Capital y los municipios del sur, esto es, hasta Yaiza, Tuineje y Alajeró respectivamente.

El «Plan General de Carreteras» de cuatro de mayo de 1877 (aprobado el 11 de julio del mismo año) recoge la red propuesta en el año 60, si bien con ciertas modificaciones debidas a la adaptación de algunos estudios a las características técnicas y económicas del período, tal y como vemos en la *Figura 1*. En cualquier caso, la red propuesta reafirma la relación existente entre centro productor y exportador, además de ser un síntoma primigenio de la ordenación del territorio, no solamente a escala insular donde también las políticas constructivas van a primar el enlace con

aquellos núcleos donde el volumen demográfico y económico era mayor, sino también a escala interinsular, pues la red en las islas centrales va a ser mucho más densa que en las restantes, incluso suprimiendo algunas carreteras propuestas en 1860 como era el caso de la única de La Gomera que se pretendía que enlazase la Capital con Alajeró. No obstante, en 1877 se proyectan en Lanzarote y Fuerteventura nuevas carreteras, esto es, desde las capitales insulares hasta Haría y La Oliva respectivamente.

Por su parte, el Plan General de 1877 recoge ya la expansión no radial de la red en las islas de Gran Canaria y La Palma, entrando a ser consideradas algunas de estas carreteras como resultado del avance en la construcción de las principales —las de circunvalación sobre todo—. Así pues, varias de estas vías ya no partirán desde la Capital, como es el caso de Arucas-fuente mineral de Azuaje (por Firgas), y Argual-Tazacorte, aunque esta última carretera no será recibida provisionalmente hasta la víspera de la Guerra Civil, si bien su construcción se vio dificultada enormemente por el período inflacionista de la I Guerra Mundial y la ausencia de una «Junta Administrativa de Obras Públicas» en Canarias hasta 1927, para entre otros factores, agilizar las rescisiones de las contratas descapitalizadas ante el alza de los salarios y materiales.

Entre 1877 y 1911, año en el que la Ley de Carreteras reduce drásticamente el número de vías y longitud de las que reafirma como necesarias ante la proliferación de peticiones de nuevas carreteras en el Parlamento, se desarrolla, como decimos, una etapa conocida por los ingenieros como la de las «carreteras parlamentarias». En efecto, los parlamentarios de la Restauración, se amparan en el ambiguo punto del Plan de 1877 por el cual las carreteras de «tercer orden» sobre todo, tenían derecho a ser consideradas por el «simple interés de los pueblos a unir»⁹. Así pues, tan sólo seis años después de la promulgación del Plan de

1877, es decir, en 1883, las Cortes quedaron autorizadas, sin previo examen técnico y económico por parte del Ministerio de Fomento, a incluir nuevas carreteras en el Plan mediante leyes especiales¹⁰.

Los diputados a Corte por Canarias también hicieron uso de las citadas leyes, pues en 1911 ya habían solicitado un total de setenta y dos nuevas carreteras (véase Cuadro II).

La mayor parte de estas carreteras tardaron en construirse entre cincuenta y ochenta años, y con fondos provenientes de otros organismos ajenos a Obras Públicas, como por ejemplo de los Cabildos Insulares, de las Diputaciones provinciales y de los Organismos protectores —o en su caso explotadores—, de los recursos forestales. Otras simplemente no se construyeron ante la existencia de alternativas al proyecto inicial, o por agotamiento natural o humano de un espacio, por tanto sin interés de enlace con el resto de la red insular.

Lo cierto es que la ley de veintinueve de junio de 1911 (precursora en cierta medida del «Plan Gasset» de 1914), suprime radicalmente, como dijimos más arriba, la proliferación de carreteras susceptibles de construcción, pues la imposibilidad de llevar a cabo tal elevado número de vías en tan corto espacio de tiempo quedaba fuera de la lógica de los presupuestos del Estado.

La ley, también suscrita por el Ministro Gasset, suprime el apartado del «Plan de carreteras» de 1877, sobre carreteras necesarias y las que después se le añadieron, por otro destinado a la construcción de sólo siete mil kilómetros en todo el Estado. Los límites impuestos fueron muchísimo más realistas en cuanto a las posibilidades constructivas de al menos la década en curso y la siguiente. No obstante, la aplicación de la ley en Canarias tardó en llevarse a efecto varias décadas, pues como dijimos, los años inflacionistas de la I Guerra Mundial y la Guerra Civil por otro, retrasaron considerablemente el ritmo de las obras.

C U A D R O 2
CARRETERAS CANARIAS PROPUESTAS Y RATIFICADAS POR EL PARLAMENTO
BAJO DIVERSAS LEYES ESPECIALES ENTRE 1877 Y 1911

T E N E R I F E

- Icod de Los Vinos - La Guancha.
- Realejo Alto - La Guancha.
- Realejo Alto - Ctra. de La Orotava a Buenavista.
- Granadilla - Vilaflor.
- La Orotava - Arona (por Vilaflor).
- La Laguna - Taganana (por Las Mercedes).
- Puerto San Marcos (Icod) - Guía de Isora (por El Tanque).
- Guía de Isora - Playa de San Juan.
- Los Silos - Puerto de Los Silos.
- Candelaria - Ctra. de Santa Cruz de Tenerife a Buenavista (Sur).
- Arico - Porís de Abona.
- Granadilla de Abona - El Médano.
- San Miguel - Los Abrigos.
- San Miguel - Vilaflor.
- Arona - Los Cristianos.
- Adeje - Caleta de Adeje.
- Puerto de La Cruz - Ctra. de Santa Cruz de Tenerife a La Orotava.
- Bco. Pinito (Santa Cruz de Tenerife - La Orotava) a La Orotava a Buenavista (por La Orotava, La Perdoma, Realejo Alto y Bajo).
- Bajamar - Punta de Hidalgo.
- Arafo - Ctra. de Santa Cruz de Tenerife a Buenavista (Sur).
- Gúfmar - Puertito de Gúfmar.

GRAN CANARIA

- Las Palmas de G. C. - S. Nicolás T. (por V.S. Mateo).
- Tamaraceite - Valleseco (por Teror).
- Arucas - Moya (por Azuaje).
- Gáldar - Puerto de Sardiná.
- Agaete - Mogán (por San Nicolás de Tolentino).
- San Mateo (Ctra. Las Palmas - San Nicolás) - San Bartolomé.
- San Nicolás - Puerto de San Nicolás.
- Tejeda - Mogán.
- Mogán - Puerto de Mogán.
- Telde - Valsequillo.
- Telde - Puerto de Melenara.
- Moya - Guía.
- Guía - San Isidro (Ctra. Las Palmas G. C. - Agaete).
- Arucas - Montaña Cardones.
- Arucas - Trasmontaña.
- Puente de Bañaderos - Puerto de Bañaderos.
- Arucas - Teror (por El Palmar).
- Fingas - Buenlugar (Ctra. Arucas a Moya).
- Fingas - Valleseco (por Monagas).
- Puerto de La Luz - Tamaraceite.
- Tamaraceite - Ctra. Las Palmas a S. Bartolomé de Tirajana (por San Lorenzo, Tafira y Marzagán).
- Lazareto de Gando - Ctra. Las Palmas a San Bartolomé de Tirajana.

- Lazareto Gando - Faro Maspalomas (por Carrizal y Juan G.).
- San Bartolomé de Tirajana - Mogán.
- Teror - Valsequillo (por Utiaca, S. Mateo y Tenteniguada).
- Valleseco - San Bartolomé de Tirajana (por Artenara y Tejeda).
- Guía - Valleseco.
- Santa Brígida - Telde (por La Atalaya y Bco. Las Góteras).
- Pagador - Artenara (por Moya).
- Ben Vacas - Hoya Pajar (por Alcuaril y Lomo de La Cruz).
- Tunte - Maspalomas.
- Era del Cardón - Puerto de Arinaga (por El Cruce).
- Agüimes - Puerto de Arinaga.
- Ingenio - El Carrizal.

L A N Z A R O T E

- Arrecife - Tinja (por San Bartolomé).
- Haría - Puerto de Arrieta.
- Yaiza - Ferrés.
- Tegui - Yaiza (por San Bartolomé y Vega de Tegoyo).
- Tahiche - Haría (por Guatiza y Mala).

F U E R T E V E N T U R A

- Gran Tarajal - Betancuria (por Tuineje y Pájara).

L A G O M E R A

- San Sebastián - Vallehermoso (por Hermigua y Agulo).
- Vallehermoso - Playa de Vallehermoso.
- Hermigua - Playa de Hermigua.
- Agulo - Playa de San Marcos.

E L H I E R R O

- Puerto de La Estaca - El Salvador (por Valverde).

L A P A L M A

- Candelaria - Barlovento (por Puntagorda y Garafía).
- La Portada - Breña Baja (por Bajamar).
- Llano Cuevas - Bco. Hermosilla (Ctra. S/C. a Candelaria).
- Buenavista - Villa de El Paso (por La Cumbre).
- Baños del Charco Verde - Ctra. S/C. de la Palma a Candelaria.
- Los Sauces - Espíndola.

FUENTE: «Carreteras», in *Legislación de Obras Públicas*, Tomo IV, Ministerio de Fomento, Madrid, 1913, cfr. p. 443-447. Elaboración propia.

En cualquier caso, la ley de siete de enero de 1913 ampliaba sensiblemente la longitud de las carreteras a construir en las islas de Tenerife (9 km), Gran Canaria (18,070 km) y La Palma (9 km), y que eran consecuencia algunas de ellas de encontrarse paralizadas y bajo el sistema de administración, no habiendo sido consideradas en la Ley de 1911, caso de algunos tramos de Valleseco a San Bartolomé de Tirajana; Las Palmas de Gran Canaria a San Nicolás de Tolentino (por San Matco); Adje-su puerto, Mogán-su puerto; Barranco del Pinito a la carretera de La Orotava a Buenavista, o Llano de Las Cuevas al Barranco de Hermosilla (La Palma).

En 1914 el «Plan Gasset» aprobaba por Real Decreto de cinco de agosto el programa de construcción de carreteras estatales, el cual permaneció vigente hasta 1939. El Plan proyectaba una red de carreteras con una longitud de 74.402 kilómetros, de los cuales más de 45.000 estaban ya construidos, y otros 6.400 se encontraban en fase de construcción.

Este Plan hacía una división entre las carreteras «necesarias» y las «urgentes» por provincias (véase Fig. II), y aun dentro de Canarias —a pesar de que aún no se había consumado la división provincial—, efectuaba una subdivisión entre las de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas. De cualquier manera, el programa de construcción de las carreteras clasificadas de «urgentes» fue bastante realista, aún cuando su realización por lo general se retrasase en algunos casos hasta el impulso dado por la creación de la «Junta Administrativa de Obras Públicas» en 1927. Las carreteras «necesarias» por su parte fueron simplemente una planificación a largo plazo, y que sin duda fue recogido por el «Plan Peña» de 1939 y la futura legislación al respecto.

Organización espacial y planificación viaria en Canarias (1860-1914)

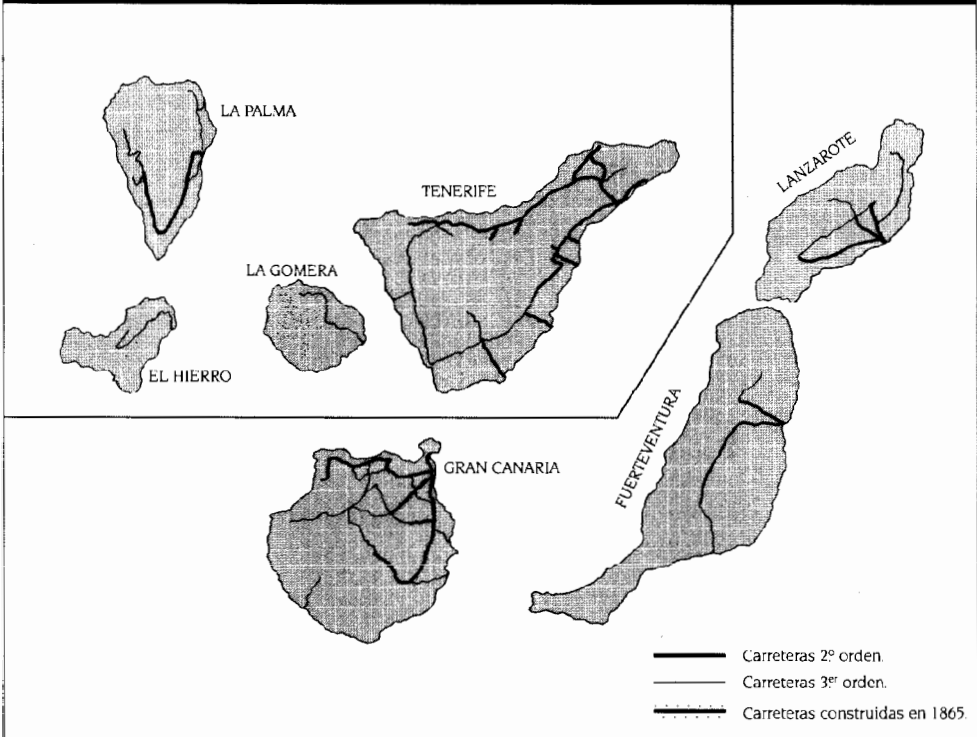
La organización del espacio no es un hecho azaroso, su potenciación y planificación tam-

bién sigue las mismas pautas, pues responde a unos parámetros innatos al territorio (condicionantes físicos, edafogénesis, clima, etc.), los cuales han podido «favorecer» —nunca determinar—, el asentamiento de la población y sus actividades económicas.

En efecto, la distribución de los efectivos poblacionales en el territorio y su evolución, quizá sea una de las variables más representativas de un espacio, pues la población se asienta allí donde las condiciones —ya sean naturales o producto de la influencia humana con anterioridad—, son más favorables para su bienestar y desarrollo. Así pues, la evolución estructural y dinámica de la población entre el barlovento y sotavento de las Islas, entre otros, ha sido la base de algunos estudios, como el realizado por el profesor BURRIEL en 1975¹¹, y que a priori nos ayudan a comprender dónde se encontraba el gran peso de la economía en las Islas, máxime si tenemos en cuenta que la extensión superficial del sotavento es superior a la del barlovento en todo el Archipiélago (véase Cuadro III).

En efecto, en todas las Islas en la que es posible establecer una clara diferenciación entre el barlovento y el sotavento, la densidad poblacional de las vertientes expuestas a los alisios, multiplica varias veces la población del sotavento. Solamente, en La Palma y en La Gomera, la diferencia de densidad no llega siquiera a duplicarse, pues el sotavento palmero es menos árido que el del resto de las Islas, favorecido además por el desagüe natural de La Caldera de Taburiente hacia el Valle de Aridane, factor que unido a los ricos aportes erosivos de la propia Caldera, ha facilitado —entre otros factores—, el asentamiento y potenciación demográfica de esta vertiente. El caso de La Gomera es de otra índole, pues el Barranco de La Villa, donde se asienta San Sebastián de La Gomera, constituye claramente el sotavento insular, y por tanto la actividad administrativa —con una dependencia marcadamente inferior de la frescura y humedad del

FIGURA 2
RED DE CARRETERAS EN CANARIAS EN 1912 Y LA RED PROPUESTA
DE MODO URGENTE POR EL «PLAN UGARTE» DE 1914



aliso—, atrae a un gran porcentaje de la población.

Así pues, el peso demográfico, que como dijimos más arriba, es un reflejo del Medio natural y de las actividades económicas y relaciones sociales de producción fundamentalmente, fue el principal factor justificativo entre los ingenieros del siglo XIX para «desordenar» aún más el territorio, pues el desequilibrio espacial derivado de esta política se ha mantenido sobre todo en las islas centrales hasta que se trasvasa el agua para la agricultura desde el barlovento, y más aún cuando los espacios costeros potencian una nueva actividad: la turística, en cualquier caso, desde los años 60 en Gran Canaria y desde los 70 en Tenerife.

De esta manera, el Plan de 1860 potencia la red de carreteras por el norte, en detrimento de la del sur, excepto en el tramo de Las Palmas de Gran Canaria a Telde que tenía una categoría superior a la del resto de la Isla. A su vez, la planificación a escala del Archipiélago, resulta fuertemente desequilibrada, pues mientras en la Isla de El Hierro no se proyecta ninguna carretera, en las Islas centrales se trazan varios proyectos, casi todos ellos desde la Capital, esto es, con una morfología radial. La excepción es Tenerife, donde se planifican tres proyectos entre dos núcleos demográficos como mínimo, por los cuales —al menos por uno de ellos—, ya ha atravesado la carretera. En definitiva, si la planificación potencia el espa-

CUADRO 3
DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE HIECHO POR ISLAS Y
VERTIENTES DE BARLOVENTO Y SOTAVENTO EN 1900

ISLAS	SOTAV.	%	H/KM ²	BARLOV.	%	H/KM ²	TOTAL	H/KM ²
Tenerife	32.139	23,29	29,66	105.869	76,71	105,99	138.008	68,00
Gran Canaria	35.386	27,76	31,19	92.085	72,24	231,54	127.471	83,20
La Palma	16.219	38,62	50,06	25.775	61,38	70,49	41.994	60,89
La Gomera	5.941	38,68	31,09	9.417	61,32	52,14	15.358	41,32
El Hierro	—	—	—	—	—	—	6.508	22,64
Lanzarote	—	—	—	—	—	—	17.546	19,39
Fuerteventura	—	—	—	—	—	—	11.669	7,02

FUENTE: *Nomenclátor de 1900*. Elaboración propia.

cio donde se asienta la población y las actividades económicas, la construcción, si cabe, favorece aún más esta situación, pues el tiempo transcurrido entre el proyecto y la terminación real fue menor por lo general en la vertiente de barlovento.

El Plan de 1877 potencia la red «transversal», esto es, la «no radial» desde el centro administrativo de la Isla, pues este tipo de red ya se extiende a Gran Canaria y La Palma. Por contra, las directrices del Plan siguen enfocadas hacia la conclusión de los proyectos de 1860, es decir, hacia el desequilibrio insular del barlovento sobre el sotavento, ya que todas las carreteras que constituyen la red transversal se planifican en el barlovento, excepto en La Palma, que como dijimos cuenta con un sotavento más rico desde el punto de vista climatológico, geológico, edáfico, relativa escasez de pendientes pronunciadas, etc.

La etapa 1877-1911 corresponde a un período en el cual la demanda de carreteras se multiplica sin una base lógica a tenor del presupuesto estatal. De esta manera, en 1911 aparece la Ley que restringe considerable-

mente el número de carreteras a construir, seleccionando aquéllas ya comenzadas, o realmente urgentes.

La Ley de 1911, y como consecuencia del avance constructivo de las carreteras en las décadas anteriores, diversifica la red, pues los nuevos tramos proyectados ya no son exclusivamente radiales desde las Capitales insulares, sino transversales a éstas, y en todo caso, de tipo radial desde las entidades municipales menores.

Así pues, si el desequilibrio insular de la red se tradujo en una secuela para aquellos espacios no favorecidos a priori por el avance de las carreteras, la política de construcción de tramos aislados que ponían en contacto los principales núcleos municipales con los puertos, va a ser la respuesta a la impotencia del Estado para llevar a cabo la construcción de las carreteras en un plazo razonable. En efecto, la construcción de los tramos aislados se potencia en el sotavento de las Islas, donde la expansión de la red era muy inferior, actuando el transporte marítimo regular, realizado desde 1888 por la «Cía. de Vapores Interinsu-

lares Canarios», como punto de apoyo a esta primigenia organización comarcal. En 1911 esta Cía. obtuvo la renovación de la concesión mediante concurso, siendo en la Isla de Tenerife —por su centralidad y menor diferencia socioeconómica entre las comarcas sur y norte en comparación con Gran Canaria—, donde con mayor claridad se observa la complementariedad entre la red viaria y marítima, pues hasta allí donde aún no habían llegado las carreteras desde la Capital, no existía escala de vapor, caso de Santa Cruz de Tenerife a Abona, mientras que a partir de este último puerto, hasta Guía de Isora inclusive, se contabilizaban en la línea comercial seis escalas regulares¹². En el norte de la Isla —espacio demográfico y económico mucho más potenciado que el del sur—, las escalas eran tan sólo de tres, a pesar de los factores mencionados y de contar además con una dispersión espacial de la población —y un rodeo en millas—, equivalente a grandes rasgos con el del sotavento.

De esta manera, la planificación viaria de 1911 y 1914 recoge en Gran Canaria unos cinco enlaces con puertos menores —cuatro de ellos en el sur—. Por su parte, en la Isla de Tenerife la cifra se elevaba a seis, de los cuales tan sólo dos correspondían a puertos del norte. De cualquier manera, los embarcaderos de barlovento enlazaban con la carretera preexistente de las medianías, mientras que los del sotavento —si exceptuamos los de Agüimes,

Telde y Güímar—, constituían tramos aislados, actuando como apoyo fundamental del comercio extracomarcal, protagonizado casi con exclusividad por el embarcadero. Por último, cabe decir que si bien esta planificación estatal fue bastante limitada, algunas administraciones locales inician de forma rudimentaria el «ensanche» de las veredas y caminos que conducían a los puertos de mayor dinamismo.

Conclusiones

La etapa anterior a la construcción de las carreteras se caracterizó por desarrollar un transporte complementario entre los caminos vecinales y embarcaderos. Su vigencia, aun cuando se mantuvo tras la construcción de las primeras carreteras para aquellos desplazamientos de larga distancia, fue perdiendo peso paulatinamente.

De cualquier manera, la legislación y construcción en materia de carreteras en Canarias en el siglo XIX no fue producto solamente de una política llevada a cabo por el Ministerio de Fomento, sino que ésta respondió a la evolución endógena de cada espacio insular. Así pues, se va configurando progresivamente una red de tipo radial, transversal, poligonal, etc., potenciada a raíz del establecimiento de los efectivos poblacionales y de las actividades económicas, hecho que propicia aún más un profundo desequilibrio territorial en la sociedad canaria —e insular por extensión—, del siglo XIX y comienzos del XX.

NOTAS

1 PULIDO MAÑES, T. (1981): «El sistema de transporte y la organización del espacio insular», in *Jornadas de Estudios Económicos Canarios*, Canarias ante el Cambio, Madrid, pp. 439-453, cfr. p. 439.

2 En este sentido, aún tras la construcción de las carreteras, el coste del transporte de pasajeros por el interior seguía siendo más elevado que por mar, pues un billete de pasajero en ómnibus en 1912 entre Santa Cruz de La Palma y la Villa de Mazo, con

una distancia vial de 17 km, tenía aplicada una tarifa de 1,50 ptas. (Padrón de Contribuyentes de vehículos del municipio de Santa Cruz de La Palma de 1912, estante 33, legajo 576, carpeta 9. Archivo del Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma). Por su parte, el transporte en buque de vapor entre la Capital y Los Sauces contaba con idéntica tarifa (28 km cuando terminó de construirse la carretera en 1941), según BÉNÍTEZ TUCORES. Igualmente, el coste en óm-

- nibus entre la Capital y Los Llanos en 1910, según BROWN, ascendía a 6 pesetas, y 4 pesetas en 1912 por mar con El Puerto de Tazacorte, según BENÍTEZ TUGORES. La tarifa por tierra aún era más elevada si el viaje se hacía en carruajes, coches públicos o animales de monta, aunque todos ellos iban en relación directa con el índice de ocupación.
- 3 URIOL, J. I. (1977): «Los viajes por la posta en el siglo XVIII y en los primeros años del siglo XIX». *Rev. de Obras Públicas*, nº 3151, Madrid, pp. 837-856, cfr. p. 848.
 - 4 OLIVE, P. de (1865): *Diccionario estadístico administrativo de las Islas Canarias*. Establ. Tipográfico Jaime Yepús, Barina, 1254 pp., cfr. pp. 258-259. También según ESPASA CIVIL, J. M.^o (1978): *Historia del correo en Canarias*, Excma. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas, Las Palmas de Gran Canaria, 252 pp., cfr. p. 64, puede señalarse el año 1810 como el del establecimiento del correo terrestre en las Islas Canarias. No obstante, en las islas periféricas dicho establecimiento pudo ser mucho más tardío, por cuanto afirma que «contrariamente a lo que ocurría en Gran Canaria, las islas de Lanzarote y Fuerteventura no disponían por esta época de ningún servicio postal organizado» (cfr. p. 52).
 - 5 ALZOLA y MINONDO, P. (1979): *Historia de las Obras Públicas en España*, (obra de 1895), Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Ed. Turner, 501 pp., cfr. p. 364.
 - 6 Según PULIDO MAÑES, T. (1979): «El sistema de comunicaciones en la Isla de Tenerife». *Actas VI Coloquio de Geografía*, Palma de Mallorca, pp. 587-595. cfr. pp. 589-590, la red viaria ya había alcanzado Garachico desde la Capital en 1899, mientras que en el sur, la red sólo había llegado a Güímar. En Gran Canaria ocu-
- rrió algo semejante: pues la carretera de «segundo orden» del norte alcanzó la Villa de Agaete con bastante antelación en comparación con la carretera de «tercer orden» a San Bartolomé de Tirajana, que por lo demás no constituía una circunvalación tampoco, pues a partir de Agüimes la carretera gana altura hasta el centro de la Isla, tras atravesar la Caldera de Tirajana. Solamente en La Palma, la primera carretera comienza a construirse desde la Capital por el sur, pero como espacio de atravesamiento hasta la rica comarca de «La Banda», pues el trazado Este-Oeste exigía un gran esfuerzo técnico y económico debido a la elevada altitud de la Cumbre Nueva.
- 7 URIOL, J. I. (1978): «Las carreteras y los canales de navegación en los reinados de Fernando VI y Carlos III», *Rev. de Obras Públicas*, nº 3159, Madrid, pp. 533-546, cfr. p. 543.
 - 8 ALZOLA y MINONDO, P. (1979): Op. cit., cfr. p. 362.
 - 9 *Ley de Carreteras*, 04/05/1877. Capítulo II, Art. 6.º, punto 1.º
 - 10 Según URIOL, J. I. (1981): «Carreteras, tranvías y bicicletas al finalizar el siglo XIX», *Rev. Carreteras y Autopistas*, Suplem. especial nº 2, Madrid, pp. 18-32, cfr. p. 20, desde 1883 hasta 1898, las Cortes habían aprobado para todo el Estado un total de 1.059 leyes especiales, incluyendo 1311 nuevas carreteras con un total de 33.268 kilómetros, todo ello sin contar con el informe previo del Ministerio de Fomento.
 - 11 BURRIEL DE ORUETA, E. L. (1975): «Evolución moderna de la población de Canarias», *Est. Geográficos*, nº 138-139, Madrid, pp. 157-197.
 - 12 DÍAZ LORENZO, J. C. (1989): *Cien años de vapores interinsulares canarios (1888-1988)*. Centro de la Cultura Popular Canaria, Santa Cruz de Tenerife, 180 pp., cfr. pp. 35-39.

BIBLIOGRAFÍA

- ALZOLA y MINONDO, P. (1979): *Historia de las Obras Públicas en España*, (obra de 1895), Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Ed. Turner, Madrid, 501 pp.
- BURRIEL DE ORUETA, E. L. (1975): «Evolución moderna de la población de Canarias», *Est. Geográficos*, nº 138-139, Madrid, pp. 157-197.
- CALERO MARTÍN, C. G. (1979): *Las comunicaciones marítimas interinsulares (siglos XVI al XIX)*, Ed. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas, Colección Guagua, nº 6, Las Palmas de Gran Canaria, 36 pp.
- DÍAZ LORENZO, J. C. (1989): *Cien años de vapores interinsulares canarios (1888-1988)*, Centro de la Cultura Popular Canaria, Santa Cruz de Tenerife, 180 pp.
- ESPASA CIVIL, J. M.^o (1978): *Historia del correo en Canarias*, Excma. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas, Las Palmas de Gran Canaria, 252 pp.
- GARCÍA MARTÍNEZ, E. (1987): «La política de obras y la política de transportes en España. (Una sucinta visión histórica)», *Situación*, Servicio de Estudios del Banco de Bilbao, Vizcaya, pp. 35-46.
- GARCÍA ORTEGA, P. (1982): *Historia de la legislación española de caminos y carreteras*, Ed. MOPU, Madrid, 282 pp.
- PULIDO MAÑES, T. (1981): «El sistema de transporte y la organización del espacio insular», in *Jornadas de Estudios Económicos Canarias, Canarias ante el Cambio*, pp. 439-453.
- URIOL, J. I. (1981): «Las carreteras y los transportes por carretera en el siglo XX», *Rev. Carreteras y autopistas*, suplem. especial nº 1, Madrid, 16 pp.