

- **II JORNADAS DE HISTORIA DEL SUR DE TENERIFE.**
- **ARONA, julio de 2009**
- **Título:** "Las antiguas redes de comunicación de la vertiente meridional de Tenerife como factor de desarrollo territorial. El caso de la comarca de Chasna".
- **Autor:** Cano Delgado, José Juan. Licenciado en Geografía.
- **Dirección:** C/ Pedro González Gómez, N°26, C.P.: 38.600, Granadilla de Abona.
- **Teléfono:** 630 28 15 47
- **Dirección correo electrónico:** jjcanodelgado@gmail.com

RESUMEN.

La red de comunicaciones que desde la época prehispanica hasta nuestros días se entrelaza en la vertiente meridional de Tenerife, y más concretamente, en la comarca de Chasna, posee un gran valor histórico y etnográfico.

Los senderos y caminos que existían, y aquellos que aún se conservan en la actualidad, en épocas pretéritas tenían una utilidad vital para los habitantes no sólo de esta Comarca sino del resto de la Isla.

Esta verdadera malla comunicacional ha vertebrado el territorio a lo largo de su historia y debe ser tenida en cuenta tanto desde el punto de vista territorial como social, siendo un factor de desarrollo territorial aún por implementar en la comarca de Chasna.

Estas redes de comunicación primarias que son elementos de nuestro patrimonio cultural y están relacionados con la memoria colectiva de la población, puede ser un factor a tener en cuenta en la implementación de iniciativas que creen economías de escala y desarrollo territorial en esta vertiente de la isla de Tenerife, siendo un modelo que podría servir de ejemplo en otros ámbitos similares.

INTRODUCCIÓN.

Las antiguas redes de comunicación: caminos, calzadas, vías, cañadas, senderos, las cuales explicaremos más adelante, aparecieron cuando el ser humano fijó su residencia como consecuencia de la revolución agraria del Neolítico.

En el viejo continente, la red imperial romana cubre 8.500 km., y durante muchos siglos sus vías serán las principales arterias de la vida económica y cultural de España (MENÉNDEZ-PIDAL, G., 1992), uniendo todos los territorios a la Roma imperial y desarrollando una red caminera sin parangón en la historia de Europa. Siendo en España donde aún se conservan algunas de estas calzadas, que sirvieron de verdaderos corredores para mercancías y personas, es decir, el origen del desarrollo y la cohesión territorial.

Según algunos estudiosos españoles del siglo XIX, las carreteras principales que en todas direcciones cruzaban la Francia, y muchísimas de las travesías particulares de pueblo a pueblo, se encuentran en un estado excelente, debido a la configuración particular del suelo, mucho más llano en general que el de España, a la sólida y bien entendida construcción de la calzada, y al crecido presupuesto destinado a su constante entretenimiento (MESONERO ROMANOS, R. de, 1841).

En el caso de las Islas Canarias, se trata de territorios que poseen formas de relieve muy diversas, consecuencia de la acción de diferentes factores naturales que han creado un relieve abrupto en el que durante siglos fue imposible construir carreteras pero que no impidió el trazado de caminos aptos para bestias de carga y seres humanos.

En este sentido, en los últimos años, fruto del cambio en los usos del territorio y del desarrollo de medios de transporte, vías de comunicación y áreas urbanas, muchos caminos han quedado sepultados bajo el asfalto y las construcciones, han sido objeto de interrupción por cerramientos de fincas o, simplemente, se han ido desdibujando de forma progresiva por su uso escaso.

La decadencia de la ganadería y la agricultura, la aparición de medios de transporte alternativos y la profunda modificación de los usos y costumbres tradicionales del entorno, fueron y siguen siendo factores determinantes del progresivo abandono de estas arterias tradicionales de comunicación.

En la zona objeto de estudio¹, además, y como recurso importantísimo, desde el punto de vista económico como cultural existe un sistema agrario muy característico, único y singular denominado: paisaje de los jables del Sur². Un paisaje único en el mundo donde se han combinado simbióticamente elementos naturales y las actividades humanas, creando un espacio de gran belleza plástica (MARTÍN MARTÍN, V., 1999)

Asimismo, el desconocimiento general existente actualmente en la isla de Tenerife sobre los llamados caminos tradicionales es consecuencia de la falta de valoración y conservación que existe para estas redes camineras.

Estas antiguas vías de comunicación, son elementos que conforman el patrimonio cultural del territorio, siendo conveniente conocer la definición del concepto de patrimonio cultural.

La Ley de Patrimonio Histórico Español considera a éste como un bien social y lo define en su artículo primero como el conjunto de “los inmuebles y objetos muebles de interés artístico, histórico, paleontológico, arqueológico, etnográfico, científico o técnicos”, señalando que “también forman parte del mismo, el patrimonio documental y bibliográfico, los yacimientos y zonas arqueológicas, así como los sitios naturales, jardines y parques, que tengan valor artístico, histórico o antropológico” (Ley 16/1985 de 25 de Junio).

Por lo tanto, desde el marco legal establecido, el patrimonio cultural viene ya protegido y debe ser conservado, recuperado y rehabilitado para las generaciones futuras.

UNA SENDA LEGAL “POCO TRANSITADA”: EL MARCO LEGAL DE LOS CAMINOS PÚBLICOS.

Los caminos públicos en el ámbito objeto de estudio corresponden a la escala local y, por tanto, son los Ayuntamientos los que con la legislación actual deben ser los garantes de su conservación, mantenimiento y vigilancia.

Siendo la Comarca de Chasna un territorio que cuenta con varias corporaciones municipales es de vital conocer y hacer cumplir las leyes sobre esta materia.

Los ayuntamientos están obligados, según el artículo 17 de la *Ley 7.1985, Reguladora de Bases del Régimen Local*, a contar con inventarios de todos sus bienes y derechos y tratándose de vías públicas, en el inventario deberán constar los datos necesarios para su individualización, con especial referencia a los límites, longitud y anchura de estas redes viarias³.

Desde un *punto de vista funcional*, a pesar de indefiniciones que presentan las normas jurídicas, los caminos pueden clasificarse según este marco legal en:

- **Vecinales:** aquellos viales de titularidad municipal que comunican los núcleos de población de un municipio entre sí, o núcleos de municipios colindantes, con la red de carreteras.
- **Rurales:** aquellos viales de uso principalmente agropecuario que comunican casas y explotaciones entre sí y con los núcleos de población cercanos, conectándolos con la red vecinal o de carreteras.
- **Forestales:** pistas construidas para el aprovechamiento de bosques y pastos.
- **Ganaderos:** "las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurrendo tradicionalmente el tránsito ganadero" según define la Ley 3/1995, de 23 de marzo de Vías Pecuarias. Se trata de la única categoría de caminos que no se obtiene por exclusión de la red de carreteras. A diferencia del resto cuentan con un marco legal y jurídico perfectamente definido.

ESTUDIO RECIENTE DE LAS ANTIGUAS REDES DE COMUNICACIÓN EN LA COMARCA DE CHASNA. BREVES APORTACIONES.

En el caso particular de la vertiente meridional de Tenerife, se debe destacar la red caminera que desde la época prehispanica hasta nuestros días se entrelaza en la Comarca de Chasna.

El entramado de arterias de comunicación que existía y aquella que aún perdura, en épocas pretéritas tenía una utilidad vital para los habitantes no sólo de esta Comarca sino del resto de la Isla.

Como sucede hoy con la red de carreteras, la trama de caminos era muy heterogénea en su funcionalidad y fisonomía. Su papel era el de conectar los espacios habitados entre sí, con las tierras de producción y con los puertos de mar. Su estructura, por tanto, se encontraba adaptada a las necesidades cotidianas de la población y a la abrupta orografía.

Hasta la segunda mitad del siglo XVI, solo existía un camino que unía la antigua capital insular (San Cristóbal de La Laguna) con el Sur y que llegaba hasta el valle de Güímar, pero al irse colonizando Adeje y principalmente Granadilla y Arico, se comienza a construir un camino real que uniría estas poblaciones entre sí. (MELO DAIT, R. 2001)

A lo largo de los últimos decenios y por el paulatino abandono del campo en las medianías del territorio objeto de estudio, debido al cambio en el régimen económico, estas redes de comunicación primarias se han visto relegadas a un segundo plano y, en la actualidad, han desaparecido o presentan un estado de abandono importante a causa del abandono de los transeúntes habituales y la consiguiente invasión de vegetación o por la desaparición física de las redes de comunicación para la ampliación de carreteras, urbanizaciones, entre otros.

En los últimos años, se observa un paulatino interés por la conservación del patrimonio arquitectónico, del desarrollo de actividades turísticas en regiones desfavorecidas y de la

promoción del turismo rural, como es el caso de las medianías de la vertiente meridional de Tenerife.

La práctica de deportes y el desarrollo de acciones vinculadas con el disfrute directo en la naturaleza, y el paulatino interés creciente de la población local, determina de manera clara que estas actividades y el turismo vinculado a la revalorización de los elementos patrimoniales de las medianías, deben constituir el soporte idóneo para un desarrollo turístico alternativo, y un factor de desarrollo territorial fundamental para las poblaciones locales de la vertiente meridional de Tenerife, y en este caso, de la Comarca de Chasna.

La escasez de medios para mejorar las redes de comunicación ha provocado, conjuntamente a la inexistencia de usuarios de esas vías del pasado, el cerramiento de itinerarios que actualmente aparecen abandonados y degradados.

La salvaguarda de la red caminera pasa necesariamente por la reutilización y revalorización de la misma, mediante la definición de nuevos usos compatibles con la legalidad vigente y que encajen dentro de las actuales tendencias de la sociedad: ocupación del ocio, turismo cultural, educación ambiental, entre otros.

CLASIFICACIÓN DE LOS CAMINOS EN TENERIFE: EL ORIGEN DEL DESARROLLO TERRITORIAL.

El sistema de caminos tradicionales de Tenerife lo podemos caracterizar según su **trazado**, según su **funcionalidad**, según su **propiedad y titularidad**⁴ (MORENO MEDINA, C., 1997), presentando una tipología única y original según algunos autores en comparación con las demás Islas Canarias, siendo la clasificación de dichas vías la siguiente. Según su **trazado**:

- **Caminos de costa a cumbre:** son aquellas vías de comunicación que transcurren desde la costa de los diferentes municipios del Sur de Tenerife hacia

la cumbre, por ejemplo, el Camino del Hermano Pedro, entre los municipios de Vilaflor de Chasna y Granadilla de Abona. Atravesando los núcleos de población más importantes de las medianías y siendo, en este caso, caminos que eran usados en su mayoría por personas ligadas a la ganadería, el transporte de mercancías y productos de la tierra y vecinos de la zona.

- **Caminos reales:** son aquellos que unían la antigua ciudad capital de la Isla, San Cristóbal de La Laguna, con los diferentes centros municipales administrativos que en la actualidad son, en su mayoría, los cascos urbanos de los diferentes municipios de la vertiente meridional de Tenerife. En la zona ámbito de estudio, el Camino Real del Sur llegaba hasta lo que hoy conocemos como Santiago del Teide, siendo el más importante por su número de usuarios. En el Norte de Tenerife, el Camino Real del Norte, en cambio, no siempre atraviesa zonas de medianías sino que varía en función de la orografía y los asentamientos humanos.
- **Caminos dorsales:** eran aquellos que atravesaban las dorsales de la isla de Tenerife, como ejemplo podemos nombrar el caso del camino de Las Lagunetas, en la actual carretera dorsal en las cumbres de Tenerife.
- **Caminos de banda a banda:** son vías de comunicación que unen las dos vertientes o *bandas* de la isla de Tenerife, esto es, la vertiente Sur y la vertiente Norte. Estos caminos cruzan el centro de la Isla, atravesando el Parque Nacional de Las Cañadas del Teide. Como paradigma más importante, el camino de Chasna⁵ ha sido una de las principales rutas históricas de Tenerife. (CODECH, M., E ISIDRO, A., 2001)

El estado de las vías terrestres a lo largo de los siglos, fue bastante deplorable. En este sentido, cabe destacar el comentario que se realiza en el siglo XIX sobre los caminos reales: *horrorosos senderos, decorados con el nombre un poco pretencioso*

de caminos reales (VERNEAU, R., 1981).

Los caminos públicos que no estuviesen comprendidos en la clase de carreteras nacionales y provinciales, según el Real Decreto de 1848, se denominarían caminos vecinales de primer y segundo orden. (PÉREZ BARRIOS, C.R., 2004)

Los de **primer orden** eran los que por diferentes motivos interesaban a varios pueblos, teniendo un tránsito activo y frecuente, por el contrario, los de **segundo orden**, pese a que interesaban a uno o más pueblos, eran poco transitados. (PÉREZ BARRIOS, C.R., 2004)

Un ejemplo de tipologías, según la funcionalidad y la titularidad de los caminos en la isla de Gran Canaria también podría aplicarse a la zona objeto de estudio y sería dividido en cuanto a la funcionalidad, la propiedad y la titularidad. (MORENO MEDINA, C., 1997)

UN CAMBIO DE TENDENCIA NECESARIO EN EL DESARROLLO TERRITORIAL: INTERÉS VIAL VERSUS INTERÉS VITAL⁶.

En la comarca de Chasna siendo ésta el territorio elegido como base para el estudio de la recuperación de las antiguas redes camineras como factor de desarrollo, solamente ha existido hasta fechas recientes un interés vial que ha provocado relegar a un segundo plano el interés social y cultural por las mismas.

Por lo tanto, sería deseable *un cambio de tendencia* en el que el desarrollo local sea efectivo, es decir, que las comunidades que residen en esta Comarca puedan percibir al turismo cultural y la recuperación y puesta en valor de los elementos relacionados con el patrimonio natural y cultural como una posibilidad real de entrada de liquidez, de creación de puestos de trabajo, de capacitación de especialistas.

En definitiva, un cambio de tendencia que obligue a que el interés económico, social y cultural vayan de la mano hacia un proceso de desarrollo integral y sustentable en el que

los diferentes actores implicados en el territorio sean copartícipes y beneficiarios directos de esta estrategia territorial.

REPERCUSIONES E IMPACTO TERRITORIAL EN LA RECUPERACIÓN DE ANTIGUAS REDES DE COMUNICACIÓN COMO FACTOR DE DESARROLLO.

El territorio en el que se han desplegado estas redes viarias tradicionales ofrece en la actualidad renovado interés, y por ello, debe ser tenido en cuenta de cara a la definición de nuevas estrategias de revalorización de los elementos del patrimonio tradicional, que pueden derivar en iniciativas viables de desarrollo local.

Por lo tanto, hay que estudiar las repercusiones y el impacto territorial⁷ en la recuperación de antiguas redes de comunicación como factor de desarrollo y si, la apuesta por un turismo menos masificado y en la que las variables territoriales, económicas, sociales y culturales se ponderen para poder desarrollar una estrategia de cara a ofrecer una mejor oferta y un mayor desarrollo territorial, puede mejorar las rentas de las comunidades locales y recuperar dicho patrimonio.

EL TURISMO CULTURAL, LAS ACTIVIDADES SENDERISTAS Y LA RECUPERACIÓN DEL PATRIMONIO: UNA SIMBIOSIS NECESARIA.

El concepto de *turismo cultural* ha evolucionado considerablemente en los últimos años, al igual que los productos turísticos demandados por los visitantes y las actividades relacionadas con el senderismo que cada vez practican más vecinos de la vertiente meridional de Tenerife.

Inicialmente se consideraba al turismo cultural, como recorridos o visitas por sitios históricos, o bien, visitas a museos, asistencia a espectáculos de alto nivel como la ópera. Por lo general, este tipo de turismo en Tenerife era complementario al

heliotrópico, comúnmente conocido como turismo de masas, de sol y playa tradicionales.

Es básico entender que el turismo rural (aquel relacionado con el mundo agrario, en el caso de la Comarca de Chasna) tenga en su desarrollo, un contenido importante, o cuando menos algunos aspectos de turismo cultural, ligado necesariamente a lo que en términos generales se considera como Patrimonio Cultural. Los elementos que constituyen el patrimonio histórico-cultural son testigos de la forma en que una sociedad o cultura se relacionan con su ambiente (CASASOLA, L., 1990).

En este caso, el territorio objeto de estudio muestra un conjunto de elementos relacionados con la red caminera siendo el paisaje agrario de las medianías el más representativo, esto es, prevalece un patrimonio cultural (costumbres, tradiciones y fiestas) y arquitectónico-rural adaptado a las condiciones medio ambientales (casa tradicional, viviendas en cuevas, cuevas para aperos, y conservación de las producciones agrícolas, canteras de pómez, hornos, paciles, muros de bancales, cortavientos, etc) (MARTÍN MARTÍN, V., 1999).

Por lo tanto, el desarrollo de iniciativas donde el turismo cultural requiere de la acción de todos los agentes involucrados en este tipo de acciones y muestra, como señala la O.M.T. (1993): "*...un tipo de actividad económica que satisfaga las necesidades de los turistas actuales y de las regiones receptoras de hoy día, pero que también proteja y mejore las oportunidades del turismo futuro. El turismo sostenible no puede funcionar únicamente a base de imposiciones de la administración pública; es preciso, además, que el sector turístico privado acepte ese concepto y coopere en su ejecución, así como que las comunidades locales y los turistas mismos presten su colaboración al proceso*".

En el marco de los nuevos productos relacionados con el turismo cultural cabe destacar, cada vez con más importancia, que en los últimos años en Canarias se ha ido consolidando un producto único y singular en el desarrollo de iniciativas, proyectos y

actividades como son el senderismo y el redescubrimiento del patrimonio natural y cultural.

Se define senderismo como la actividad deportiva no competitiva, que se realiza sobre caminos balizados, preferentemente tradicionales, ubicados en el medio natural; busca acercar el persona al medio natural y al conocimiento del país a través de los elementos patrimoniales y etnográficos que caracterizan las sociedades preindustriales, recuperando el sistema de vías de comunicación. (FEDME, 1997)

Se define también como senderismo, aquel que se realiza por grandes urbes y que tiene por fin realzar los elementos del medio natural y de la cultura tradicional que perviven en ella.

El senderismo tiene por objetivo la mejora de las condiciones físicas y psíquicas de los individuos, a través del ejercicio de una actividad deportiva adaptable a la escala del practicante; busca también recuperar el paisaje para la persona y reencontrarlo con el sistema de vida tradicional, devolviendo al camino el concepto de lugar de encuentro, de intercambio, de superación de particularismos, que ha tenido a lo largo de la historia; todo desde un respeto escrupuloso al medio natural por el que discurre. Como medio para conseguir los objetivos, se plantea necesariamente la recuperación del patrimonio viario enriqueciéndolo generando elementos que aparecen como propios del senderismo: señales, guías, refugios, etc. (FEDME, 1997)

LAS ACTIVIDADES TURÍSTICAS DE CARÁCTER CULTURAL Y EL ESPACIO GEOGRÁFICO COMO SOPORTE.

En el caso del estudio del desarrollo territorial, en el que se basa este trabajo a través de la ciencia geográfica, ésta disciplina nos permite obtener un conocimiento integral y de posibles repercusiones territoriales del turismo, por la convergencia de las vertientes

sociales y ecológicas de otras disciplinas, permitiendo así alcanzar una visión integrada de la actividad turística y su implantación en el territorio.

Para la actividad turística el espacio geográfico es soporte y es recurso (patrimonio natural y cultural), pero a su vez es factor de desarrollo y de implantación territorial.

Por lo tanto, es primordial estudiar las relaciones que se establecen en un marco espacial concreto y las combinaciones particulares de elementos que individualizan las distintas áreas de la superficie terrestre. Así como, elaborar una síntesis de los fenómenos que entran en la combinación regional. (CAPEL H. y URTEAGA L., 1991)

Esta valoración de lo natural y lo rural posibilita que el turismo se convierta en un instrumento de desarrollo de las áreas deprimidas. Este tipo de turismo se basa principalmente en una conciencia de cuidado que demanda una mejora en la calidad de vida de las comunidades que residen en su entorno.

El turismo aparece como un instrumento capaz de generar nuevos espacios de crecimiento y desarrollo territorial. (GUZMAN RAMOS, A. F., 2002)

ACERCAR EL PATRIMONIO A LA COMUNIDAD: EL CAMINO DEL HERMANO PEDRO⁸, UNA EXPERIENCIA COMPARTIDA.

El Camino del Hermano Pedro, es una vía tradicional localizada en la vertiente Sur de Tenerife que tiene 17 kilómetros de longitud, aproximadamente, y que se extiende entre los municipios de Vilaflor y Granadilla de Abona. Se trata de una de tantas rutas que el Hermano Pedro⁹, como los demás cabreros de su época, recorrió para trasladarse con su rebaño a lo largo de la Comarca de Chasna hace ya más de 350 años.

La propuesta del Camino del Hermano Pedro, en la isla de Tenerife trata de recuperar, conservar y rehabilitar una red de comunicaciones que une los núcleos de la Comarca de Chasna. Este camino de peregrinación se realiza de manera espontánea por parte de los

vecinos desde hace décadas y, gracias a numerosas personas, se ha logrado mantener en la memoria colectiva. (DELGADO GÓMEZ, J.F., 2009)

Se trata de un corredor ambiental que comienza a unos 1.500 metros sobre el nivel del mar y que muestra al caminante entre otros elementos del patrimonio natural y cultural: bancales, nateros y huertos de frutales; además de una flora singular con matorral de cumbre, pinar, tabaibal-cardonal y matorral de costa; y a su vez una fauna de gran interés que puede observarse a lo largo de todo el recorrido.

Cabrían destacar para comprender el espíritu de esta propuesta varios conceptos: el primero, *interés histórico*, por el protagonista en el que se fundamenta esta iniciativa; el segundo, *conservación*, por tratarse de una iniciativa que propone entre otras la recuperación y conservación de esta vía y aquellas que aún en la actualidad existen; y el tercero, *admiración*, por mostrarse a lo largo de este camino un conjunto de paisajes de gran belleza para propios y extraños.

Por todo ello, desde el año 2005, en que comenzó el estudio del Camino del Hermano Pedro, se han desarrollado un conjunto de actuaciones y fases¹⁰:

- Involucrar a la población local y a los ayuntamientos respectivos en la recuperación de este verdadero símbolo de la memoria colectiva.
- Iniciar el análisis y diagnóstico de la red de caminos de la Comarca de Chasna.
- Recuperar varios kilómetros de este camino histórico.
- Crear puestos de trabajo en su recuperación, rehabilitación e interpretación.
- Coordinar un curso de formación, una escuela-taller, varias conferencias y un taller de empleo.
- Desarrollar varias rutas guiadas por el trazado original del camino: cuatro ediciones hasta 2009 con más de 4.000 participantes.

- Estudiar la posibilidad de incluir al Camino del Hermano Pedro, siguiendo el modelo de la isla de La Palma o el Camino de Santiago, en una red municipal de senderos.
- Lograr que la red de caminos de la Comarca de Chasna sea cada vez más conocida por vecinos y visitantes.

CONCLUSIONES

Como se ha ido comentando a lo largo de este trabajo, la población local que reside en las medianías y cumbres de las bandas del Sur de Tenerife en general, y en la Comarca de Chasna en particular, advierte cómo, paulatinamente, un mayor número de visitantes recorre los caminos tradicionales que antaño fueron cordones umbilicales entre los núcleos de este sector de la Isla.

Estos caminos tradicionales: caminos reales, caminos de herradura, caminos vecinales, entre otros, han sido hasta fechas recientes, un recurso patrimonial, turístico y económico, desatendido y en algunos casos, un recurso desaparecido o destruido.

El Camino de Chasna, el Camino del Hermano Pedro y el Camino Real del Sur, verdaderas cicatrices y huellas del pasado y brechas en la piel del territorio, podrían suponer un factor de desarrollo territorial si las autoridades locales, los empresarios, las administraciones y, sobre todo, la población local, los revaloriza y conserva para implementar con todos los actores que participan en este territorio aquellas acciones que creen vínculos entre los pueblos de este sector de la Isla, e integrarlos, y que de esta manera supongan un activo socioeconómico complementario, como ya se viene demostrando en los últimos años de las islas de La Gomera, El Hierro y La Palma, a las actividades más características de las medianías y cumbres del Sur de Tenerife.

En conclusión, la puesta en valor del patrimonio en el marco de un desarrollo territorial en relación al binomio turismo cultural-comunidades locales, requiere un trabajo

participativo que involucre a la sociedad en la búsqueda de las imágenes representativas (los símbolos de la memoria colectiva) y la transformación del patrimonio como producto turístico siempre en beneficio sustentable de los recursos, la sociedad y el territorio. Todo ello para que a corto, mediano y largo plazo se avance hacia un turismo de cuidado que contribuya a un verdadero desarrollo territorial y a la recuperación de las antiguas redes camineras de la comarca de Chasna.