

UN ANÁLISIS DE GEOGRAFÍA HISTÓRICA: CRISIS Y DECACENCIA DEL CAMINO DE CHASNA EN TENERIFE

Víctor O. Martín Martín

Las investigaciones de los historiadores han podido comprobar la existencia de un cuádruple sistema de comunicaciones terrestres en Tenerife, que correspondía con bastante exactitud a la red de caminos que se fue organizando desde el siglo XVI. Este cuádruple sistema de rutas interconectadas entre sí estaba compuesto por:

- 1) Un sistema de caminos reales que daba la vuelta a la isla comunicando cada pueblo con las localidades vecinas.
- 2) Los caminos “de mar a cumbre”, que comunicaban los pueblos y sus términos agrícolas con las caletas y embarcaderos de la costa, por donde se realizaba la mayor parte de su tráfico.
- 3) Los caminos que discurrían por la cordillera dorsal y por el macizo de Anaga y Teno, siguiendo aproximadamente la divisoria (“el filo”) de las cumbres, con lo que conseguían evitar las profundas cuencas de los barrancos.
- 4) Los caminos “de banda a banda” que comunicaban algunas comarcas del norte y sur de Tenerife, atravesando la cordillera dorsal por los pasos de montaña o “degolladas”.

La extensa cordillera dorsal de Tenerife ofrece importantes dificultades para la comunicación entre las bandas del norte y del sur, pero, dado que la mayor parte del tráfico pesado podía hacerse por vía marítima, los caminos de banda a banda (limitados al tráfico de pequeñas cantidades de mercancías) eran una vía mucho más rápida y eficiente que el largo periplo de circunvalación a través del camino real de la isla. Estos caminos de banda a banda eran en realidad sendas arrieras, sólo practicables para animales de carga y personas, dado lo escabroso del terreno y lo pronunciado de las pendientes. Estos caminos que cruzaban Tenerife de norte a sur jugaron un importante papel en las comunicaciones insulares hasta bien entrado el siglo XX.

El más importante de los caminos “de banda a banda” que cruzaban la isla de Tenerife de norte a sur ha sido sin duda el camino de Chasna, vía que permitía comunicar el valle de La Orotava con Vilaflor-Granadilla y otros pueblos del Sur de la Isla atravesando el circo de Las Cañadas.

En esta comunicación se intentará explicar el proceso de paulatino abandono del camino de Chasna a lo largo de la centuria actual. Se partirá de la hipótesis siguiente: si el

camino surge como consecuencia de la complementariedad económica de la fachada de sotavento (cereales, frutales y pastos para ganado) respecto a la del barlovento insular (cultivos de exportación), será la ruptura de dicha complementariedad la que ocasionará la crisis definitiva de esta infraestructura de comunicación.

Durante la primera mitad del siglo XX, los recursos naturales del Sur que no habían podido utilizarse -debido al escaso desarrollo de las fuerzas productivas- comienzan a ser apropiados por diferentes grupos sociales que van a generar las mismas mercancías que ya producía el Norte de Tenerife. La actividad económica que impulsa la ruptura de la complementariedad va a ser, como no podía ser de otra manera, la agricultura de exportación. Con el transcurrir del siglo actual, el Sur va a conocer una expansión agrícola que le hará producir lo mismo que el Norte. Y ya se sabe que quienes producen lo mismo no pueden intercambiar nada.

La carretera de circunvalación insular en su tramo de sotavento termina sustituyendo (aunque ahora con otra funcionalidad) al camino de Chasna a lo largo de los años cincuenta. Los mercados europeos pasan a ser, a partir de dicha década, el destino final de la producción agraria del Sur. La relación Canarias-Europa viene ejemplificada por la carretera comarcal C-822 que termina, más que empezar, en el puerto de Santa Cruz de Tenerife. Coetáneamente, el puerto santacruzero sirve de entrada no sólo para las manufacturas que en la isla no se fabrican, sino también de los productos básicos para la alimentación (cereales, lácteos y carnes, fundamentalmente) que con el paso de los años cumplirán la misión de eliminar cualquier atisbo de agricultura para el mercado interior (mayoritaria en el Sur hasta aquellas fechas).

En este proceso, los grupos sociales beneficiados son la terratenencia local, la burguesía agro-exportadora y comercial, así como el incipiente capital financiero español y europeo.

La crisis y decadencia definitiva del camino de Chasna viene dado por la incorporación del Sur al desarrollo capitalista de Tenerife. Dicha incorporación no supuso únicamente la apropiación por los grupos antes mencionados de recursos infrautilizados (suelos, clima, agua, etc.), sino que movilizó a un importante contingente de población, transformando las relaciones sociales imperantes, de claras reminiscencias feudales, en otras plenamente capitalistas.

Con el planteamiento del trabajo señalado más arriba queremos oponernos a la dicotomía desarrollo económico/infraestructuras de comunicación, en la que algunos autores se posicionan en favor de que la economía determina las infraestructuras, mientras que otros priman a las infraestructuras como guías en el desarrollo económico. Para nosotros ambos conceptos forman parte del mismo sistema de explotación de un espacio concreto, influyéndose mutuamente.

La evolución que concluye con el abandono o pérdida de la funcionalidad del camino de Chasna no es, a pesar de lo dicho anteriormente, uniforme. En el período que va de 1900 a 1960 podemos distinguir las fases siguientes, caracterizadas por los títulos que las acompañan:

1. Camino de la cumbre versus camino de la mar.
2. La Autarquía como potenciadora de la complementariedad.
3. La extraversion del desarrollo sureño: agricultura de exportación y turismo de masas.

1900-1939. Camino de la cumbre versus camino de la mar

Con el comienzo del siglo XX el camino de Chasna sigue cumpliendo gran parte de sus funciones tradicionales. Sin embargo, ya desde fecha tan temprana como la de 1864 (aunque el proyecto data de 1858-59)¹ había sido aprobado el primitivo trazado de la carretera de Santa Cruz a Guía de Isora por el Sur, denominada como la comarcal C-822. Esta carretera comienza la construcción de sus primeros tramos (Trozo 1º y 2º), que parten del actual barrio de La Cuesta (en el límite entre los municipios de Santa Cruz y La Laguna), entre 1866 y 1867. Cuarenta años más tarde la carretera se encontraba asfaltada sólo hasta la localidad de Fasnía. Por el contrario, la vertiente Norte tenía concluida la carretera desde Santa Cruz a Buenavista (comarcal C-820). Los nuevos cultivos de exportación (plátanos y tomates) tenían resuelto el problema del transporte en el Norte y Valle de Güímar.² El Valle de Güímar se incorpora en estas primeras décadas de siglo a la economía exportadora de Tenerife, quedando integrado en el área de influencia de la ciudad y puerto de Santa Cruz (mercado exterior y mercado urbano). No es extraño que los caminos de banda a banda, entre los que se incluye el de Chasna, pierdan importancia económica tempranamente en el sector este del sotavento insular. Sólo las peregrinaciones del Norte hacia el Sur relacionadas con la Virgen de Candelaria mantienen -incluso en la actualidad- dichos caminos. Más al oeste de la comarca de Agache no había mas que cabras y cereales/frutales de secano con destino al consumo interior. No era necesario todavía la comunicación con Santa Cruz. De hecho, entre la aprobación y construcción del Trozo 9º de la carretera del Sur, en 1888, hasta la aprobación del trozo 10º transcurren tres décadas.

El Estado, a pesar de su interés por configurar el anillo viario insular, ve frenada la construcción de una carretera, que por el momento, no ofrece la “rentabilidad” suficiente.³ Hasta tal punto se detiene el avance de esta vía de comunicación que la rápida implantación de los cultivos de exportación y de empresas diversas asociadas a los mismos en sectores localizados, todavía, del Sur de Tenerife, hará variar la política estatal en materia de carreteras en la primeras décadas del siglo actual.

Surgen ahora los proyectos de los ejes agrícola-comerciales.⁴ Hacia 1908 ya se encuentran construidas las carreteras de Arico a Abona (proyecto 1895-conclusión 1907) y Granadilla a El Médano (proyecto 1897-conclusión 1907). Años después se concluirán la de Guía de Isora a Playa de San Juan (proyecto 1907-conclusión 1917) la de San Miguel a Los Abrigos (proyecto 1907-conclusión 1922), Arona a Los Cristianos (proyecto 1910-conclusión 1922). Las carreteras agrícola-comerciales unirían las capitales municipales situadas en las medianías con sus tradicionales puertos de embarque. El cambio en la política de construcción de carreteras por el Estado no fue casual. Detraer los capitales de

la comarcal C-822 hacia las carreteras costa-medianías tuvo su conclusión en la construcción de los puertos de cabotaje de la zona Sur, cuyos presupuestos se fijaron en torno a 1906.⁵

PUERTO	PRESUPUESTO (PTAS)
Igueste	60.000
Güímar	65.000
Médano	50.000
Los Abrigos	45.000
Los Cristianos	50.000
Playa de Alcalá	60.000

Algunos de estos pequeños puertos no se llevarían a cabo nunca (como el de Los Abrigos y Playa de Alcalá) y los otros se construirán lentamente a lo largo de los años veinte y treinta.⁶

Las carreteras agrícola-comerciales y los puertos del Sur de Tenerife estaban indisolublemente ligados a una nueva estrategia privada de explotación económica, a la que el Estado presta su incondicional apoyo, y que incluye también la isla de La Gomera. Se trata de sacar por estas carreteras y embarcaderos los productos agrícolas del incipiente comienzo de los cultivos de exportación en el Sur de Tenerife.⁷ Todo el entramado finalizaba con el tráfico de cabotaje que se había iniciado de manera regular desde finales del siglo XIX. En 1886 la firma inglesa Elders and Dempster establece una línea de vapores entre las islas, con lo que se inicia la penetración del capital extranjero en el cabotaje.⁸ En 1888 se crea la Compañía de Vapores Interinsulares, filial de la Elders and Dempster. Esta compañía obtiene la concesión del tráfico interinsular por diez años por parte del Gobierno (y la ayuda inestimable de Fernando León y Castillo). En 1912 se le renueva y en 1922, en lucha con Transmediterránea, vuelve a ganar la concesión (DÍAZ LORENZO, 1989). Precisamente, a partir de 1912 el Gobierno establece el siguiente itinerario para el tráfico de interinsular que afecta al Sur de Tenerife: Las Palmas - Santa Cruz de Tenerife - Abona - El Médano - Los Abrigos - Los Cristianos - Adeje-Guía - San Sebastián - Hermigua - Agulo - Vallehermoso - Agulo-Hermigua - San Sebastián - Guía - Adeje - Los Cristianos - Los Abrigos - El Médano - Abona - Santa Cruz de Tenerife - Las Palmas.

¿Cómo afecta al camino de Chasna esta primera vinculación del Sur de Tenerife a la economía de exportación de la producción agrícola? En principio podría pensarse que el camino de Chasna se vio fuertemente afectado ya que las carreteras y embarcaderos de cada municipio permitió tanto la salida de los productos agrícolas como la entrada de mercancías manufacturadas. Sin embargo, la mayor parte de la carga de los barcos de cabotaje estaba constituida por plátanos, papas y, sobre todo, tomates de las fincas de la plataforma litoral del Sur. La organización del espacio -que abarcaba el mar- en estas primeras décadas respondía a la necesidad de sacar hacia Santa Cruz por vía marítima los

productos agrícolas de exportación. Dada la todavía escasa implantación de dichos cultivos, el sistema de cabotaje era suficiente para llevar a cabo el transporte frutero en manos del capital inglés. La mayor parte del territorio sureño sigue siendo explotado “al modo tradicional” y por lo tanto el camino de Chasna sigue cumpliendo su función de enlace entre las fachadas de barlovento y sotavento. Otro hecho que contribuye a mostrar que el Sur sigue explotándose mayoritariamente de forma tradicional es la evolución de su crecimiento demográfico por lo que a la influencia comarcal del camino de Chasna se refiere.⁹ Esta comarca pasa de 14.263 habitantes a solamente 19.633, treinta años más tarde. Se trata de un crecimiento reducido que se mantiene debido a las altas tasas de natalidad, típicas de las sociedades tradicionales agrícolas. A ello se une una ubicación en las medianías y medianías altas de la mayor parte de los habitantes en esta banda de sotavento, frente a los escasos núcleos y a la reducida población de los mismos en la plataforma costera y en el litoral.¹⁰ Finalmente, hasta tal punto el camino de Chasna siguió siendo una importante vía de comunicación insular que en un mapa de carreteras de la Isla que data de 1924 (confeccionado por la Delegación del Ministerio de Obras Públicas en Santa Cruz de Tenerife) se dibuja el trazado de dicho camino junto a las carreteras de circunvalación insular (C-820 y C-822) y los ejes agrícola-comerciales del Sur.¹¹

1939-1950. La autarquía como potenciadora de la complementariedad

A la crisis económica mundial de los años treinta sucede la Guerra Civil Española y la Segunda Guerra Mundial. Estos hechos provocan un nuevo corte en las exportaciones agrícolas canarias y la disminución de las importaciones. La nueva situación socio-política generada por el triunfo del régimen totalitario franquista provoca el aislamiento internacional y el nacimiento del período de la Autarquía. Por parte de la institución del Mando Económico (generador de la militarización de la política-económica del Archipiélago) se potencia la producción de alimentos básicos con el objetivo de disminuir la ya estructural dependencia insular.

Se produce una efectiva revalorización de los predios dedicados a los cultivos de autosubsistencia de los que el Sur era productor principal: las medianías y medianías altas ofrecen las mejores posibilidades ecológicas para la obtención de las cosechas de papas, cereales, frutales y leche. Se origina una relativa emigración desde las zonas bajas (a causa de la crisis de los cultivos de exportación) no sólo de los habitantes de la banda Sur, sino también de los campesinos sin tierra del Norte que habitan las innumerables cuevas y casas de medianeros de la franja alta de las medianías.¹² El parque móvil en estos años sufre una paralización provocada por la no disponibilidad de repuestos y la dificultad del abastecimiento de carburantes. La consecuencia inmediata es la revitalización del transporte animal. Son éstas las condiciones necesarias para que se produzca la potenciación de la complementariedad económica de las bandas de barlovento (allí los cultivos de exportación se van recuperando a lo largo de la década de los cuarenta) y sotavento y, por lo tanto, el camino de Chasna se convierte de nuevo en una vía de comunicación de primer orden. La dispersión de la población por las medianías altas es difícil de entender sin un desarrollado sistema de arriería que tiene como arteria principal dicho camino y del que parten numerosos ramales secundarios y terciarios que entretejen la malla viaria del área cimera de la Isla. El transporte de mercancías se realizaba a lo largo de todo el año (a pesar del crudo invierno del Alto Tenerife): papas, queso, “jareas”, fruta pasada, cabras

desde el Sur al Norte, y vino, pescado salado, aceite o leche, en sentido contrario. También se transportaban toda una serie de productos manufacturados que se producen en la isla: aperos de labranza, productos de herrería, ajuar doméstico y vestuario. En estos años se recuperan sistemas de intercambio aparentemente primitivos como el trueque ya que, como señalan los habitantes del lugar, “el dinero no valía nada”.

El panorama autárquico descrito anteriormente no es óbice para que durante la “década del hambre” se inicien o se intensifiquen dos infraestructuras indisolublemente ligadas que van a determinar el ocaso definitivo del camino de Chasna: los trasvases de agua y el avance de la red viaria.

En 1942 se crea la sociedad anónima Aguas del Sur que, entre otros proyectos, plantea la posibilidad de trasvasar agua desde los municipios de Arico y, fundamentalmente, Fasnia¹³ que ya eran excedentarios en dicho recurso en aquellos momentos. Esta posibilidad se plasma en la construcción del Canal del Sur a lo largo de la década. El Canal del Sur, promovido por la iniciativa privada aunque contó con una aportación estatal del 75 % de su presupuesto,¹⁴ pasó por numerosas vicisitudes en su realización (MARTÍN MARTÍN, 1991). El Canal, de 73 kilómetros de longitud, partía del Barranco de Chifira (Fasnia) y concluía en las faldas del Roque del Conde (Adeje). Su culminación, a principios de la década de los cincuenta, colmó un viejo deseo de la terratenencia local que va a contar con el apoyo de la burguesía comercial y agro-exportadora de las islas: la expansión sin límites de la agricultura de exportación en el Sur de Tenerife.

La política de inversiones estatales en carreteras se retoma nada más finalizada la Guerra Civil: la prolongación hacia el Sur y Suroeste de la comarcal C-822 y la prioridad en la terminación de la carretera de La Orotava a Vilaflor y de La Esperanza a El Portillo. En su rápida construcción se mezclan motivos económicos, estratégicos y sociales.

La terminación de las carreteras de la cumbre (La Orotava-Vilaflor y La Esperanza-El Portillo) fueron priorizadas por el Mando económico durante la Segunda Guerra Mundial por su carácter estratégico. Al respecto resulta relevante la cita siguiente:

La construcción de la carretera de La Orotava a Vilaflor, de gran valor estratégico, ha sido reiteradamente interesada a la C. Gral. de Canarias, por los Altos mandos de la nación, debido a la urgente necesidad de que cuanto antes esté en condiciones de ser utilizada a fines de guerra.¹⁵

La carretera de banda a banda (La Orotava-Vilaflor) había comenzado sus obras en 1920, pero no es terminada hasta 1947. Durante el período que estamos analizando se llevan a cabo los tramos comprendidos en el atrio de la caldera de Las Cañadas y el dorso sur de la misma que conecta con Vilaflor. De igual forma, por lo que a la rapidez en su terminación se refiere, la carretera de La Esperanza a El Portillo se construye entre 1938 y 1944.

La prioridad en la terminación de ambas carreteras cumbre hace que el nuevo régimen franquista emplee a los prisioneros de guerra y prisioneros políticos en su construcción. La necesidad de trabajo por parte de los obreros y jornaleros sin tierra de toda la isla

proporcionó la mano de obra barata que la empresa concesionaria necesitaba para la pronta terminación de las obras.¹⁶ La política de obras públicas fue un remedio eficaz, desde décadas anteriores,¹⁷ para solventar el paro obrero que se había convertido en un fenómeno estructural, incluso en la banda Sur.

Finalmente, otra de las causas a la que se recurre para la terminación de las carreteras de la cumbre es el recurso medioambiental y paisajístico que ofrecen las Cañadas del Teide al inmediato futuro turístico de la Isla. El propio Cabildo asume la potencialidad que como atractivo turístico posee El Teide y entiende la necesidad de las comunicaciones con el que será el primer Parque Nacional de Canarias:

La importancia de esta vía, tanto bajo el aspecto turístico, ante el panorama que ofrece la isla vista desde su línea divisoria y el circuito que la construcción de esta vía cierra; como por la facilidades que representa para el acceso al Teide y a los pueblos de la región Sur...¹⁸

El avance de la Carretera del Sur, la C-822, corre pareja a la terminación del Canal del Sur, es decir, ambas infraestructuras forman parte de la nueva estrategia de explotación económica que se está implementando en estos años en esta parte de la Isla. La carretera había llegado a Granadilla durante la etapa republicana. Con posterioridad las obras continúan hasta San Miguel. El proyecto original,¹⁹ a partir de San Miguel, seguía por las medianías hasta el núcleo de Arona y al de Adeje por la Degollada de los Frailitos, al norte de El Roque del Conde. Sin embargo, se modifica el trazado a partir del municipio de San Miguel. La carretera baja al núcleo del Valle de San Lorenzo, en Arona, y desde allí enlaza con la carretera de Arona-Los Cristianos, en La Camella. Con esta sustancial modificación, la Comarcal C-822 llega a Los Cristianos en el año 1945. El descenso en altitud de la misma hace que, en las faldas de la Caldera del Rey, llegue a la cota setenta metros, y luego atraviese la plataforma litoral del término de Adeje. Las expectativas agrícolas de todo este sector costero del Sur de Tenerife justifican sobradamente la modificación del trazado primitivo.²⁰

Hay que decir que durante el período republicano Guía de Isora y Santiago del Teide habían quedado comunicados con el Norte de Tenerife a través de la carretera de San Marcos a Guía de Isora.²¹ La temprana comunicación de estos dos municipios sureños con el Norte y con la carretera C-820 no es más que la plasmación de las tradicionales relaciones históricas entre la comarca de Daute y el Suroeste de Tenerife. También en estos años de la II República comienzan a manar agua alguna galería de Guía de Isora que hará que se pongan en cultivo algunas fincas de tomates en el escaso suelo del litoral del municipio.

Con la anterior carretera y el avance de la comarcal C-822 se va cumpliendo el viejo proyecto de la vía de circunvalación insular, justo en los años -la década de los cuarenta y cincuenta- en que su trazado comienza a ser cuestionado por lo que a su eficacia se refiere.

1950-1960. La extraversion del desarrollo sureño: agricultura de exportación y turismo de masas

Al iniciarse la década central del siglo, el Sur de Tenerife había solventado el principal problema para incorporarse a la agricultura de exportación: la disponibilidad de caudales de agua suficientes. A partir de esos momentos se inicia una expansión agrícola sin precedentes en la plataforma litoral de los municipios que van desde Arico a Santiago del Teide.²² Aunque la primera expansión es fundamentalmente tomatera, desde finales de los cincuenta comienzan las sorribas con “tierras de prestación” para el abancalamiento de fincas de plataneras. Una expansión sin precedentes que viene confirmada no sólo por la superficie dedicada a dichos cultivos, sino porque el Sur de Tenerife se convierte por primera vez en su historia en un territorio de inmigración: no había mano de obra suficiente para sorribar y cultivar la zona baja de la banda Sur. Se trató, como algunos autores señalan, de una verdadera colonización agrícola y humana.²³ Jornaleros provenientes de La Gomera, de las comarcas tinerfeñas de Acentejo y del Valle de La Orotava y de las medianías de los municipios sureños ocuparon las cuarterías que los propietarios de las fincas de tomates y plátanos se vieron obligados a construir para albergar a la población inmigrada.

La necesidad de llevar, en el mínimo tiempo posible, los productos agrícolas al puerto de Santa Cruz de Tenerife convirtió a la carretera del Sur en la arteria principal a la cual llegan los antiguos ejes agrícola-comerciales. Finalmente, diversas carreteras agrícolas se asfaltan en estos años para compartimentar en forma de gran damero la plataforma costera con objeto de facilitar la salida de la producción agraria. El tráfico de cabotaje desaparece pues, aunque suficiente para el transporte de productos agrarios en las primeras décadas del silo XX, la magnitud de la expansión agrícola que tiene lugar a partir de los cincuenta no lo hace operativo. De todas las maneras, las más de mil curvas de radio reducido de los algo más de 100 kilómetros de la comarcal C-822 pronto comenzará a ser un inconveniente para los camiones cargados de fruta que diariamente la atraviesan. Por ello, desde la temprana fecha de 1953, se elabora el proyecto de la carretera litoral de Santa Cruz de Tenerife al Valle de Arona.²⁴

Las perspectivas turísticas de Tenerife se van haciendo patentes a lo largo de los años cincuenta, culminando en 1954 con la declaración como Parque Nacional de Las Cañadas del Teide y en 1960 con la apertura del Parador Nacional de Las Cañadas (TORRES MEJÍAS, 1992). Tal protección estatal termina con muchos de los usos tradicionales del Alto Tenerife, fundamentalmente el pastoreo que fue perseguido con anterioridad a dicha declaración (LORENZO PERERA, 1990).

A pesar de la terminación de las carreteras principales señaladas anteriormente (de La Orotava a Vilaflor, de la de La Esperanza a El Portillo y de la Comarcal del Sur C-822), a pesar de la importante expansión agrícola de la plataforma litoral de la banda Sur y a pesar de la creación del Parque Nacional de Las Cañadas del Teide, el camino de Chasna sigue transitado a lo largo de la década. Las causas son varias para entender su lenta crisis. En primer lugar para los arrieros era muy difícil pasar del transporte animal al de tracción mecánica por el nivel de inversión que exigía. A ello se une la dificultad de adquirir camiones, posibilidad que sólo estaba al alcance de las firmas fruteras. Por otro lado, las medianías altas del Sur, que empezaban a despoblarse en estos años, tenían todavía una importante población tanto dispersa como en pequeños núcleos concentrados que seguirán produciendo dentro del tradicional esquema del policultivo de secano (en el que

la ganadería sigue siendo un subsector destacado). Esas medianías altas apenas se encuentran conectadas por pistas y carreteras, siendo los caminos de herradura y los senderos las vías más transitadas. Con esta situación queda claro que los animales de carga siguen ocupando un relevante lugar en el transporte de mercancías. Por último, y hasta que se vayan generalizando las importaciones masivas del exterior, los recién llegados jornaleros del litoral pueden necesitar alimentos básicos que las medianías y medianías altas cultivan.

No obstante, la suerte del camino de Chasna estaba echada en la década central del siglo actual: su pérdida de funcionalidad ocasionada por la ruptura definitiva de la complementariedad económica del Sur con respecto al Norte de Tenerife. Al respecto resulta ilustrativa una frase que los impulsores del Canal del Sur dedicaron al General Franco con motivo de su visita a la Isla en 1950:

Hacer del Sur, lo que otros tinerfeños supieron hacer del Norte²⁵

Ahí se refleja la verdadera estrategia de explotación que los grupos dominantes querían aplicar al Sur de Tenerife: convertirlo en lo mismo que ya era el Norte, esto es, en un monoprodutor de plátanos y tomates para el mercado europeo. Y, como decíamos al principio de este capítulo, quien produce lo mismo, no tiene nada que intercambiar. En esta nueva estrategia, en camino de Chasna no tenía nada que aportar, salvo su lento declinar y abandono definitivo.

BIBLIOGRAFÍA

- CALERO MARTÍN, C. G. (1979): *Las comunicaciones marítimas interinsulares*. Colección Guagua. Mancomunidad de Cabildos. Las Palmas de Gran Canaria.
- DÍAZ LORENZO, J. C. (1989): *100 años de vapores interinsulares canarios*. C.C.P.C. Santa Cruz de Tenerife.
- GALVÁN HERNÁNDEZ, F. (1986): *Burgueses y obreros en Canarias (del siglo XIX al XX)*. Sec. de Publicaciones de la Universidad de La Laguna. Colección Monografías Nº 28. La Laguna.
- LORENZO PERERA, M. J. (1990): “*Datos para el estudio del pastoreo en Las Cañadas del Teide (Isla de Tenerife. Canarias)*” en *Homenaje a Telesforo Bravo, Tomo II*. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de La Laguna. La Laguna.
- MARTÍN MARTÍN, V. (1991): *Agua y Agricultura en Canarias: El Sur de Tenerife*. Ed. Benchomo. Las Palmas-Santa Cruz de Tenerife.
- PINTOR GONZÁLEZ, M. (1946): *Los puertos de las Islas Canarias Occidentales*. Publicaciones de la Real sociedad Geográfica. Serie b Nº 172. S. Aguirre Impresor. Madrid.
- PULIDO MAÑES, T. (1981): “*El sistema de transporte y la organización del espacio insular*”. En *Canarias ante el Cambio*. Universidad de La Laguna. Santa Cruz de Tenerife.
- SABATÉ BEL, J. (1987): “*El Sur: urbanismo y territorio*”. *Revista Basa*, Nº 5. C.O.A.C. Santa Cruz de Tenerife.
- TORRES MEJÍAS, A. M. (1992): “*Racionalidad en la naturaleza de los Parques Nacionales*”. I Encuentro de Investigadores del Franquismo. Barcelona.

NOTAS

- ¹ Todas las referencias de fechas y trozos de las carreteras que aparecen en el texto -mientras no se señale lo contrario- están sacadas del Archivo de la Delegación del Ministerio de Obras Públicas en Santa Cruz de Tenerife.
- ² En el Valle de Güímar, a los caudales de los nacientes y manantiales se unieron a lo largo de la década de los veinte los proporcionados por las galerías excavadas en las zonas altas. Por ello el valle se incorpora rápidamente a la explotación de los cultivos de exportación.
- ³ El cultivo de la cochinilla pudo expandirse en el Sur de Tenerife en régimen de secano en la segunda mitad del siglo. No obstante, la importancia espacial y económica de la grana en el sotavento insular está todavía por estudiar. Sirva como referencia la información suministrada por Galván Hernández (GALVAN HERNANDEZ, 1986), quien recoge de un artículo periodístico de 1866 una larga lista de propietarios y personas vinculadas al comercio de la cochinilla en Tenerife. Para el Sur son: Antonio Domínguez y Cesáreo Bethencourt en Arona; Antonio Alfonso Feo y Hnos. en San Miguel; José García Torre, Andrés Tacoronte, Antonio Frías y Peraza y José Osorio y Hnos. en Granadilla.
- ⁴ Término empleado por Joaquín Sabaté (SABATE BEL, 1987).
- ⁵ Problemas de Canarias, R.S.E.A.P. de Santa Cruz de Tenerife, 1906. Citado por GALVAN HERNANDEZ, 1986, pg. 47. Además decía la Real Sociedad de Amigos del País: “... con molestias e inconvenientes se hacen operaciones en el Sur de la Isla de Tenerife, porque la iniciativa privada... ha tenido que ingeniar-selas para buscar salida a los productos de la tierra... Entre los puertos que el gobierno propone construir según... decreto de 26 de marzo de 1906, se hallan en Tenerife, los de Martiánez y Abona...”.
- ⁶ A este respecto, Miguel Pintor González señalaba en su obra de 1946 “Los Puertos de las Islas Canarias”: “Abona: es el más utilizable de los pequeños embarcaderos de la Isla de Tenerife, puesto que con buenos tiempos, no infrecuentes en esta zona es posible el atraque de buques de hasta 600 toneladas brutas. Por él se exportan principalmente patatas. El puerto está llamado a tener importante desarrollo cuando terminen las obras hidráulicas que se realizan en su región y que podrán en cultivos bastantes terrenos. Médano: tiene construido un muelle embarcadero, utilizado normalmente por pequeñas embarcaciones de pesca y, en algunas ocasiones, por veleros que realizan el tráfico de cabotaje. Los Cristianos: se encuentra situado en una bahía naturalmente abrigada de los tiempos del NE, aunque abierta a los tiempos del Sur. En el año 1934 se construyó un muelle-embarcadero que llega hasta calados de dos metros y que permite realizar un reducido tráfico pesquero.

San Juan de Guía: la importancia de este puerto se deduce de su proximidad a la Isla de La Gomera, puesto que la travesía entre ambas islas, utilizando el puerto de San Juan, se reduce a dos horas, de las nueve necesarias cuando se utiliza el puerto de Santa Cruz de Tenerife. No tiene construidas obras, proyectándose un dique muelle capaz para el atraque de buques de hasta 600 toneladas.”

- ⁷ Recordar en este punto que Fyffes había comprado la finca de Hoya Grande en Adeje a principios del siglo XX introduciendo el cultivo del plátano y del tomate (probablemente) en el Sur de Tenerife. Además esta misma firma arrendó fincas a la terratenencia local en Granadilla (llegó a instalar un empaquetado en El Médano) para cultivar tomates, además de fomentar el cultivo en la zona (préstamos, asesoramiento, etc.). La burguesía comercial se introduce también en los cultivos de exportación, siendo el ejemplo más representativo el de la familia grancanaria Curbelo que compra en Adeje. También tímidamente la terratenencia local comienza a cultivar algunos tomates, fundamentalmente, en diferentes localidades de Arico, Granadilla, San Miguel y Arona.
- ⁸ Antes de 1886, algunos representantes de la burguesía comercial canaria intentan crear compañías de barcos para el transporte interinsular (Francisco S. Lecuona y otros) pero fracasan. Otras firmas con dominio del capital inglés, como Enrique Wolfson o Hamilton y Cía., transportaron fruta y pasaje por diversos puertos de Tenerife y La Gomera desde finales del siglo XIX (DÍAZ LORENZO, 1989).
- ⁹ La comarca influenciada por el Camino de Chasna sería la comprendida por los municipios de Adeje, Arona, San Miguel, Vilaflor, Granadilla y Arico.
- ¹⁰ Las necesidades de jornaleros para los cultivos de exportación en la plataforma costera eran cubiertas por los numerosos campesinos sin tierra del Sur hasta la llegada de la década de los cuarenta.
- ¹¹ La carretera de Granadilla a Vilaflor se termina a finales de la década de los veinte (1929). Las reparaciones de asfaltado más importantes que se llevan a cabo en el período de La República tienen lugar en los ejes agrícola-comerciales. Este hecho muestra la operatividad que tuvo este sistema de comunicaciones hasta el final de la Guerra Civil.
- ¹² El estudio del aumento poblacional, en este período, de las medianías altas es difícil de realizar a través de la información documental. Sólo la información oral nos ha permitido esbozar este fenómeno que necesita, evidentemente, de una investigación más profunda y sistematizada.
La revalorización de las medianías altas también viene dada por la extensión que ocupan los canchales de jables en esta zona. El sistema agrario de los jables (materiales ácidos de proyección aérea de color blanco muy abundantes en la banda Sur) comienza a evolucionar desde el siglo XIX y logró proporcionar cosechas de papas en secano (alimento básico en la dieta de las Islas) en los altos de los municipios sureños.
- ¹³ El avance de las prospecciones en las galerías de estos municipios a lo largo de los años treinta comienza a generar caudales importantes a comienzos de la siguiente década.
- ¹⁴ Con motivo de la visita del General Franco a Tenerife en 1950, una representación de la empresa Aguas del Sur S.A. dedica un fervoroso discurso de agradecimiento del que entresacamos la siguiente cita:
“... testimoniando a Vuestra Excelencia la profunda gratitud de todos los habitantes del Sur de Tenerife y de la empresa Aguas del Sur, por la solícita protección que, en todo momento, habéis prestado a nuestra modesta obra, a la par que, en nombre de todos y en el nuestro propio, os reiteramos nuestra más sincera, entusiasta y leal adhesión personal.”
- ¹⁵ Memoria del Proyecto de la Comarcal C-821 de La Orotava a Granadilla del año 1941, pg. 2 del Documento N° 1.
- ¹⁶ La empresa concesionaria fue, como no, Entrecanales y Távora. Las condiciones infrahumanas en las que trabajaron los obreros y prisioneros, incluso durante el frío invernal de Las Cañadas, a cambio únicamente de la comida, es otro de los episodios de la sobre-explotación en la historia reciente de las Islas.
- ¹⁷ Las peticiones de financiación para caminos y carreteras de los ayuntamientos sureños a instituciones como el Cabildo con el objetivo de paliar el paro en la zona. Sirva como ejemplo esta cita del Ayuntamiento de Vilaflor para la construcción de un nuevo camino:
“La construcción del camino referido contribuirá también a aliviar la crisis de trabajo que se deja sentir en esta localidad desde que se terminó la carretera de Granadilla a Vilaflor”.
Fuente: Archivo del Cabildo Insular de Tenerife (Fomento-Inv. 90-Exp. 23, folio 12, 17/5/1931).
- ¹⁸ Archivo del Cabildo Insular de Tenerife: Vía de La Esperanza a El Portillo (Fomento-Inv. 90-Exp. 1, folio 32, 4/9/1930).
- ¹⁹ Ver mapa de carreteras de la Isla de Tenerife de 1924. En este mapa todavía se mantiene el trazado del primitivo proyecto del siglo XIX.
- ²⁰ Es en toda la costa de Fañabé donde se van a instalar gran parte de las fincas de plátanos más importantes de la Isla e incluso de Canarias (MARTIN MARTIN, 1991).

- ²¹ La Carretera de San Marcos a Guía de Isora se construye entre 1913 y 1934.
- ²² En este sentido Tomás Cruz, presidente de la sociedad Aguas del Sur, tenía razón cuando señalaba las amplias posibilidades que los trasvases de agua abrían para la única agricultura rentable de las Islas, la de exportación:
“... no son suficientes los terrenos del Norte y del Valle de Güímar, para proveer de productos agrícolas a todos los habitantes de la Isla y, sobre todo, para atender las exigencias de la exportación fuera de ella que cada día viene reclamando más cantidad de frutos y que debemos fomentar con ahínco, como eficaz medio de nivelar nuestra insular balanza comercial. Esta sentida aspiración ha dado lugar a que se intente por todos los medios echar mano con urgencia de aquellas reservas territoriales que guarda Tenerife y, en su virtud, que las miradas de todos se vuelvan al Sur, donde realmente las disponibilidades son ilimitadas.” (Periódico EL DIA: 3/3/46, 1ª pg.)
- ²³ En la comarca que hemos utilizado para enmarcar la evolución demográfica se produce el mayor crecimiento intercensal (1950-1960) registrado en la historia de la misma hasta aquellos momentos, pasando de 24.053 habitantes a 30.869 (28,3 % de crecimiento en una década). Gran parte de ese salto poblacional viene dado por la inmigración de las familias jornaleras que vienen en busca de trabajo a las explotaciones costeras.
- ²⁴ En la Memoria justificativa se decía:
“ Los alumbramientos de agua logrados por la iniciativa privada en las distintas zonas del Sur de Tenerife y el transporte de las aguas de otras zonas hacia la región extrema Sur de la Isla ha hecho que en estos últimos años se hayan puesto en producción extensas zonas y es de preveer un rápido desarrollo de la economía agrícola de toda la vertiente Sur...” (Archivo de la Delegación del Ministerio de Obras Públicas en Santa Cruz de Tenerife. Memoria del Anteproyecto de la carretera de Santa Cruz al Valle de Arona. 1953, Legajo 1496.)
- ²⁵ Cita del libro “Exposición de necesidades y súplica que las representaciones de la provincia de Santa Cruz de Tenerife, elevan a su excelencia el Jefe del Estado y Caudillo de España con ocasión de su visita a estas islas”.