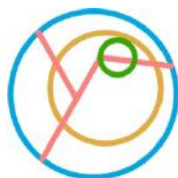


Las vías a pie “estructurantes” Isla de Tenerife



*Lento
el oficio de andar sin meta hasta quedar rendido
desnudo
en tránsito por el suelo sin artificios en comunión con nuestros abuelos
perdido
en las dudas de las memorias de las bifurcaciones
libre
en la emoción de los sentidos que me acompañan
en las sorpresas que no busco hasta descubrirme
camino*

Introducción¹

Caminos versus modernas infraestructuras

En el abrupto relieve de Tenerife el laberinto de caminos tradicionales está sepultado o interrumpido por un denso entramado de carreteras.

Se han dedicado inmensas inversiones para los neumáticos, mientras son contados los itinerarios dirigidos a los caminantes pero aún es posible la convivencia de ambas redes: carreteras mas caminos.

Hasta el momento, la oferta de senderismo institucional se centra en rutas dispersas y alejadas de los núcleos urbanos, opuestas al concepto de red insular.

¹ Esta propuesta parte de las inquietudes de los miembros de la Asociación Cultural Amigos de la Cañada, en especial de Sergio Pérez Acosta que además de sus conocimientos de caminos ha acometido la parte digital cartográfica, de la revisión lingüística de María Pilar Iranzo Martín y de las recomendaciones técnicas del arquitecto urbanista Manuel Pérez Romero.



Punto de inflexión en los caminos

El Tenerife panorámico, el de la postal del paisaje lejano, ofrece una imagen idílica a pesar de nuestras actuaciones, pero nuestro Tenerife de todos los días, el de andar por las zonas de las ciudades, los pueblos y los campos, va devaluándose por un entorno cada vez menos amable.

Desde hace una década, el parón de la construcción por la “crisis” está propiciando una sensibilización ambiental que creemos hará posible la recuperación o recreación del todavía mágico mundo rural y natural de la isla ofreciendo una red de caminos a pie, en un continuo, para garantizar su funcionalidad.

Los habitantes de nuestra isla empiezan a cuestionar la transformación que ha sufrido el suelo por intervenciones urbanísticas -con el consiguiente deterioro y destrucción de los caminos- y piden que se modifique esta política suicida de huida hacia adelante².

Desde casa, a pie por toda la isla

El espacio vital por donde nos desplazamos condiciona nuestro nivel de satisfacción, es fundamental para nuestra calidad de vida. ¿Qué disfrute lleva transitar por vías al lado de coches o por urbanizaciones que repelen³? Las prioridades de las carreteras han reducido hasta tal punto la autonomía del individuo que en la práctica supone una pérdida del derecho constitucional de la libertad de movimiento que en algunas partes solo es viable con el empleo de vehículos a motor.

La movilidad cercana arranca desde mi hogar y se amplía a mi calle, donde hago la compra o llevo al niño al colegio.⁴ Debido a que la red caminable es un reto más urbano que rústico -al contrario de los puros senderos dirigidos al medio natural- es por lo que debe empezarse por la vivienda, la calle expandida hacia la periferia, al campo y finalmente, hacia los Espacios Protegidos que han sido justo en los últimos años objetivo de prácticamente toda la atención, centrándose de esta manera en lo menos urgente.

Pedimos que se creen “espacios compartidos”⁵, que se pueda vagar por “sendas urbanas”⁶, por las calles peatonales, parques y jardines, paseos, avenidas, ramblas, pistas, senderos homologados o habilitados, itinerarios temáticos (ecológicos, paisajísticos, de peregrinación, religiosos, turísticos, asociados al mundo rural o algún tipo de patrimonio), que sean vías de convivencia con vehículos o junto a carriles-bici, red de anillos vegetales alrededor de las ciudades (“infraestructuras verdes” o “corredores ecológicos”), cañadas, “caminos naturales” (GR-131) y las veredas de siempre.

² Sirva como notable ejemplo, el olvido de la que puede considerarse la que fue la excursión más famosa del mundo, la del Camino de Chasna por el valle de la Orotava: la mítica ascensión de científicos y viajeros al Teide, considerado la montaña más alta del mundo hasta el siglo XVIII.

³ Ahora no es factible la unión a pie entre dos municipios limítrofes, tal es el caso de Santa Cruz con Candelaria; destruido el camino real solo queda la autovía prohibida a peatones.

⁴ La idea de la lentitud se ha plasmado en el *movimiento slow* que ha creado las *slow cities* que deben reunir una serie de requisitos como ser ciudades de menos de 50.000 habitantes que promuevan el turismo sostenible, la producción de productos propios y requisitos medioambientales. El movimiento *Cittá Slow* o *City Slow* apuesta por un turismo sostenible, consumo local y fomento de las tradiciones locales. Hay ya unas 116 ciudades en 16 países que han obtenido esta distinción y en España: Lekeitio y Munguía, ambas en Vizcaya, Begur y Pals, las dos en Girona, Rubielos de Mora en Teruel y Bigastro en Alicante.

⁵ En todos los núcleos urbanos, en especial los antiguos, se pueden ofrecer vías motorizadas con bajas velocidades para que también puedan transitar personas. Las calles sinuosas y cortas pueden ser más seguras y hasta con menor descongestión del tráfico con experiencias de “espacios compartidos”, eliminando semáforos, señales de tránsito y las distinciones entre peatones y vehículos, como ya se ha ensayado en algunas calles de ciudades: Londres, Auckland (Nueva Zelanda), Norrköping (Suecia), Drachten (Países Bajos), Seattle (Estados Unidos), Bohmte (Alemania) o Santiago de Compostela.

⁶ Hamburgo quiere convertirse en menos de 20 años en la ciudad sin coches con la creación de corredores verdes en un 40% de la ciudad para peatones y ciclistas.



Criterio de mínima intervención

En las actuaciones para restauración de caminos se debe dedicar especial atención al que denominamos *criterio de mínima intervención*: tanto en las obras a ejecutar como en los materiales a emplear y así, además de respeto a su patrimonio, luego se requerirá menos mantenimiento.

El camino más allá de la movilidad: el hilo conductor de la sostenibilidad

Conscientes de la urgencia de actuar pronto, hemos redactado estas líneas no solo como un plan que muestre una visión integral de la movilidad insular sino con la idea de que los caminos llegarán a ser el factor detonante, el *puntal* de la lucha por la sostenibilidad.

La habilitación de este esquema de caminos de Tenerife supone un cambio de paradigma -ampliar la red de carreteras con un complemento a integrar: la red de caminos- que puede propiciar un nuevo modelo económico y la elección de otro rumbo en las directrices de los Planes insulares al afirmar objetivos más cercanos a la protección del territorio y del sector primario.

Justificación de las vías a pie insulares

Esta propuesta arranca de la carencia de una red insular de caminos a proteger en el Planeamiento Insular y Planes Generales Municipales.

Somos conscientes que este territorio degradado es una consecuencia del modelo económico del último medio siglo⁷ que ha originado un urbanismo denso y disperso a la vez con un progresivo divorcio de su población con el medio rural y natural.

La habilitación de una red continua por toda la isla aprovecha la convergencia de dos tendencias: tanto la peatonalización de los núcleos urbanos como el incremento de la afición al senderismo⁸ y carreras.

Merece conservarse el patrimonio de la traza sinuosa de los caminos tradicionales que facilitaron el enlace entre dos puntos a base de conseguir la menor distancia sin el empleo de técnicas constructivas no industriales.

Parece llegado el momento de que los desplazamientos a pie eleven su nivel de protección ante las actuaciones urbanísticas o del viario⁹ y es imprescindible un apoyo político y legislativo.

⁷ El modelo basado en la construcción y en un turismo de masas nos ha llevado al consumo de la escasa tierra fértil, a una degradación ambiental y paisajística, a miles de casas vacías y a perder el tren tecnológico con unos precarios puestos de trabajo y con una enorme tasa de paro.

⁸ Es de destacar las actividades desarrolladas por los Grupos Montañeros (y a título individual se puede nombrar a decenas de pioneros e impulsores), la Federación Canaria de Montañismo (con el destacado vocal de senderos durante muchos años Vicente Infante Bonilla que siempre ha actuado en casi todas las iniciativas de senderos y no solo de la ERA), la Federación Tinerfeña, la apuesta por el senderismo del Cabildo de Tenerife, de la mayor parte de los municipios, el gran impulso del Seminario sobre Senderismo Temático, Valorización del Patrimonio y Desarrollo Local que se celebra con carácter anual en el municipio de Tegueste promovido por la ULL y el profesor Vicente Zapata Hernández; la creación de la UCASE (Unidad de Caminos y Senderos) del CICOP (Centro Internacional de Cooperación del Patrimonio); las actuaciones sobre el Camino Viejo de Candelaria; las del Hermano Pedro de Vilaflor y Granadilla; Camino de las Lecheras por el Ayuntamiento de Santa Cruz, grupos montañeros y asociaciones de vecinos del lugar; la Cañada Verde de La Laguna por los Amigos de La Cañada...



Aunque desconocemos la futura evolución del tráfico de los coches en las ciudades se van imponiendo los proyectos para su disminución y se vuelve al sentimiento de vivir en unas calles con un estilo de vida más humano, de convivencia ciudadana y de otros valores salidos de la lentitud, el silencio y la armonía con la arquitectura.

Necesitamos que la isla vuelva a ser una marca verde y es a través de las vías a pie por donde enviaremos el mensaje de que Tenerife recupere al viajero por su antigua fascinación icónica a nivel mundial.

A efectos de financiación de la UE, que prima aspectos de innovación, creación de puestos de trabajo, protección ambiental y patrimonial, así como la intervención de diferentes naciones y regiones, esta propuesta de red integral de movilidad, a base de los caminos estructurantes con un eje transversal por las alturas, dos circuitos insulares (Ruta Azul del litoral y el de los Pueblos de las Medianías), un corredor verde para el Área Metropolitana y el *criterio de mínima intervención* en las actuaciones de habilitación, puede trasladarse, con los requerimientos locales, al resto de las islas Canarias y de la Macaronesia así como aportar las variadas experiencias de los Cabildos Insulares y municipios canarios¹⁰.

Actuemos

Proponemos un amplio abanico de actuaciones dirigidas a

1. Conocer, registrar y pasar al dominio público la traza y uso de los caminos tradicionales.
2. Analizar y comparar las actuaciones y proyectos realizados por las diferentes administraciones, grupos, sociedades y particulares.
3. Definir los “caminos estructurantes” insulares.
4. Instar proyectos con el objetivo de conseguir a medio plazo una red insular de caminos.
5. Solicitar financiación europea.

⁹ En una reunión con técnicos de Medio Ambiente del Cabildo de Tenerife se presentó un plan de senderos al que por primera vez se le añadía el calificativo de “estructurantes”, el mismo que en el planeamiento insular se reserva a las vías principales motorizadas.

¹⁰ Sería de mucha utilidad analizar y comparar las diferentes actuaciones institucionales proyectadas o realizadas.

O estudios pendientes como la tesis doctoral de José Juan Cano Delgado, a leer a principios del año que viene, que puede contribuir a ver los caminos desde otra perspectiva: *La recuperación de las redes camineras: instrumentos para el desarrollo territorial de Tenerife*.

En cuanto a la conservación, el Cabildo de Tenerife encargó un *Manual básico de criterios de mantenimiento y conservación del Camino Viejo de Candelaria* (Felipe Monzón Peñate).



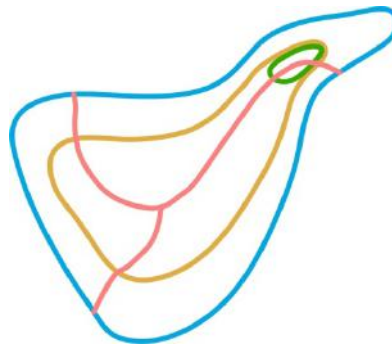
Esquema de los caminos estructurantes

Planteamos unas líneas maestras de caminos con:

- El diagonal por las cumbres con ramales claves
- Tres anillos, dos insulares –litoral y medianías- más otro menor –La Cañada- alrededor de La Laguna

Escogidos con la finalidad de que sirvan- una vez acondicionados- para desarrollarse como red¹¹, en función de las demandas y necesidades.

Se apuesta por la conectividad en las zonas de mayor reto, porque sin ellas no funcionaría la malla¹².



La estructura básica consta de la "Y", de dos grandes anillos (litoral y medianías) y de otro pequeño, La Cañada Verde

Anaga y Teno disponen de más ejes, tanto por requerimientos de su abrupta orografía como por su papel activo en el senderismo. Y lo mismo el valle de la Orotava por su densidad urbana, las demandas turísticas y por lo que representa en la historia de los caminos con el de Chasna, cordón umbilical del sur, y parte de la célebre ascensión al Teide.

La "Y" del camino de las Cumbres, con el centro en las Cañadas, que empata los puertos históricos¹³, se amplía con el añadido de otros claves con lo que se consigue un distribuidor radial hacia toda la costa insular, que cose los dos grandes anillos: el de medianías y el del litoral.

¹¹ En Tenerife se ha empleado el término red insular, para indicar un conjunto de senderos reglados pero dispersos sin que formen una malla continua. Con esta propuesta, intentamos darle el concepto de continuidad en la trabazón de todas las vías a pie de la isla sin que existan tramos con extremos aislados.

¹² Como ejemplo ocurre en el nordeste, con la Cañada Verde, que aunque discurre por terrenos bastantes naturales –y puede articular todos los caminos reales históricos cercanos a su inicio común- sin embargo su traza está en peligro por estar inmersa en la zona más poblada de la isla, el Área Metropolitana, con potencial de crecimiento urbanístico.

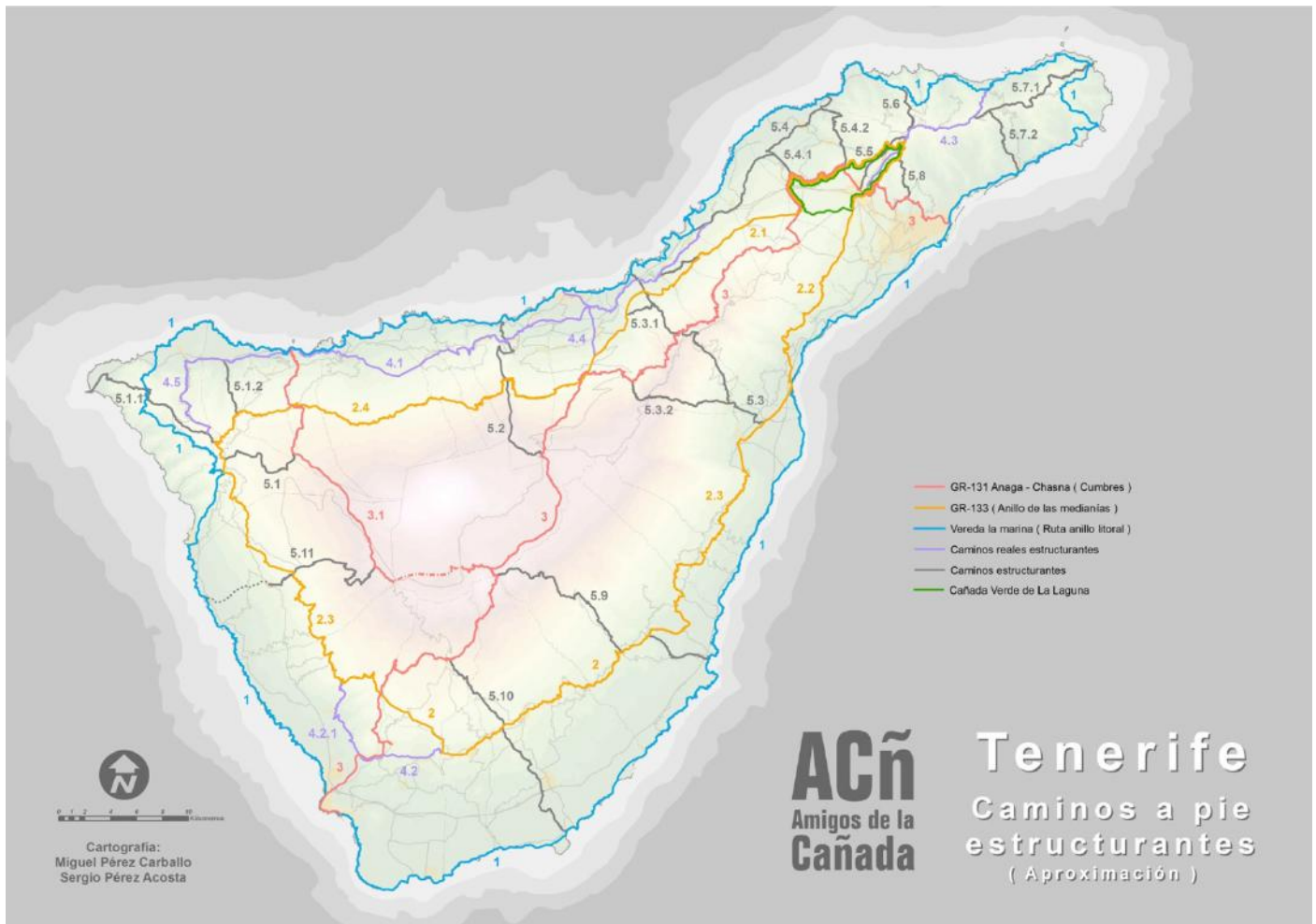
¹³ Los de Santa Cruz, Puerto de la Cruz y Garachico. También otros puertos y embarcaderos se integran por las alturas a través de caminos claves: Abona, Taganana, Punta del Hidalgo, Lo Silos, Puerto Santiago, Alcalá (junto a Fonsalía), Los Cristianos y Granadilla.



El sur de la isla, de relieve más suave, no necesita un esqueleto de tanta urdimbre. Se ha dedicado más atención a las medianías de Adeje y Arona por su relevancia poblacional y turística.

Así que el esqueleto básico consta de dos anillos, una horqueta distribuidora y otros caminos, como sigue:

- 1 *Ruta Vereda la Marina*
- 2 *Sendero de Medianías GR-133*
- 3 *Sendero GR-131 Anaga-Chasna*
- 4 *Caminos Reales estructurantes*
- 5 *Otros caminos estructurantes*
- 6 *Cañada Verde de La Laguna.*



La imagen ofrece una red orgánica de las vías ligeras no motorizadas, más densas en función de la población, la dureza de la orografía, la riqueza patrimonial o la demanda senderista, como son: Área Metropolitana, valle de la Orotava, Anaga y Teno. Al contrario que en el sur, más aisladas por ser de menos habitantes y relieve más suave, salvo el espacio Adeje-Arona. En base a estas líneas será factible seguir cosiendo nuevos trayectos.



1 Ruta Vereda la Marina

Anillo azul litoral. El mayor perímetro insular



En una isla resulta impensable que se impida el libre paso por el litoral, y más aún en el turístico Tenerife con tanta riqueza natural y paisajística en su borde marítimo.

Este recorrido que se propone- pendiente de fijar la traza con detalle¹⁴- es tanto un intento de recreación de caminos que se retuercen entre puertos o desembarcaderos como de empatar las veredas que usaban los pescadores de caña y mariscadores. No se trata de conseguir un sendero homologado ni de acceso universal pues habrá tramos con dificultades, sino de disponer de al menos una vía simple en la parte más natural del recorrido.

Ocupa la franja de la servidumbre de tránsito del dominio marítimo-terrestre¹⁵. Bordea las áreas de los puertos, las concesiones administrativas, las propiedades privadas en el borde de acantilados¹⁶, así como las zonas de uso restringido de Espacios Protegidos (Ijuana).

Se desarrolla por donde se puede pasar sin peligro y supone una suma heterogénea de senderos, caminos, veredas, paseos peatonales litorales¹⁷, accesos a playas¹⁸ de arenas o callados, pistas o carreteras de poco tránsito y algunos senderos señalizados o pendientes de hacerlo¹⁹.

Escenario para diversas rutas interpretativas: del paisaje desde el borde de las olas, de los bajíos, del espacio biológico inter-mareal, de tramos orográficos o geológicos (coladas, toscas, conos volcánicos litorales,

¹⁴ Solo se ha dibujado el trazado sin detalle y sin las actuaciones necesarias.

¹⁵ La zona marítimo-terrestre la menciona el art. 132 de la Constitución española que defiende su uso abierto, el de las riberas del mar en actividades de circulación y de situación de breve estacionamiento. En todo caso, en algún tramo ocasional por interés general de completar el circuito, se pueden crear caminos de uso o servicio público, empleando la figura de "servidumbre administrativa de paso o tránsito".

¹⁶ Como los acantilados marinos de Anaga y Teno; ambos, en una gran proporción sin pie de risco caminable. O viviendas y cierres de cultivos que cortan las veredas por el borde de los acantilados.

¹⁷ El Cabildo en Adeje, San Juan, en la orilla del valle de la Orotava o las realizadas por Costas en Buenavista, Garachico y la Guancha, o municipales como Candelaria.

¹⁸ Uniendo también aquellas playas que poseen la *Bandera Azul* o los dos peatonales de *Sendero Azul*: de Punta del Hidalgo (La Laguna) o del Médano (Granadilla) por la Fundación Europea de Educación Ambiental.

¹⁹ El grupo Pre-caminantes lo realizaron en 27 etapas.



desembocaduras de todos los barrancos, callados, arenas negras u orgánicas), de elementos etnográficos guanches e históricos (cuevas, cabañas, concheros, charcos de sal, de barrilla, de chochos, lugares de *hallos* o los del contrabando del *cambullón*), de la historia de la defensa insular (atalayas, castillos, torres o desembarcos de piratas, nidos de ametralladoras durante la II GM, trincheras), de los faros y de la riqueza de los Espacios Protegidos litorales.

Habilita el enlace funcional a pie de los núcleos costeros, se presenta como un formidable recurso social, turístico, senderista y deportivo, pero sobre todo, su fuerza radica -como beneficio adicional- en convertirse en factor determinante de la defensa ambiental del litoral ante actuaciones urbanísticas o de viarios rodados²⁰.



2 Sendero de Medianías GR-133

Anillo insular de los Pueblos. El circuito rural



Corresponde a la propuesta del **GR-133**, que empata los caseríos y poblaciones de las medianías e incorpora el camino Viejo de Candelaria²¹ **2.2**, el camino Real del Sur **2.3** y parte del sendero Forestal del Norte **2.4**. A estos se suman algunos cambios con la siguiente propuesta:

- Aprovechar la Vereda Guanche **2.1**, única opción factible para unir La Laguna con la Orotava, por las viñas de Acentejo.
- La casi totalidad de la Cañada Verde de La Laguna **6**.

²⁰ Sirva como referencia el *Camí dels Cavals* de Menorca o el camino de Ronda de la Costa Brava.

²¹ Los caminos de peregrinación como éste y los demás que concurren en Candelaria atraen una enorme concurrencia aunque sea únicamente en épocas determinadas, tales como la *romería del Socorro* de Güímar y *San Sebastián* de Adeje y otros recientes: la del *Hermano Pedro* de Vilaflor y Granadilla y la del *camino de Santiago Nivariense*. Aunque no se comparta su carácter religioso están imbuidos de cierta espiritualidad cuyo origen estaría en la búsqueda de uno mismo a través del caminar.



3 Camino. GR-131 Anaga-Chasna

Camino de las Cumbres. La “Y” del techo de la isla



Coincide en gran parte con el **GR-131** y emplea parte de la Cañada Verde **6** –y en un tramo se superpone con el **GR-133**- con la decidida apuesta de pasarlo por el centro de La Laguna y enlazarlo con Santa Cruz por el camino más directo, atractivo y de menor coste entre las dos ciudades.

Se incluye un ramal por el Llano de Ucanca y el Chinyero hasta el puerto de Garachico **3.1**, con lo que esta “Y” de las cumbres integra las alturas con los otros puertos históricos principales: Santa Cruz y los Cristianos, y con variantes al Puerto de la Cruz por el camino de Chasna.



4 Caminos Reales estructurantes

Caminos históricos principales. Potenciales BIC



Debe protegerse la importancia patrimonial de los caminos reales, que configuraron durante siglos el transporte y la economía, con la solicitud de la declaración de *BIC (Bien de Interés Cultural)* para los cuatro siguientes:

- 4.1. El **camino Real del Norte** entre El Ortigal y La Matanza.
- 4.2. El **camino Real del Sur** se incluye en el **GR-133** desde Candelaria pero deja fuera desde San Miguel a Adeje; se propone la habilitación de un bucle con este trayecto por el casco de Adeje y como continuación se suba a Taucho 4.2.1.
- 4.3. El **camino de Taganana**, el más antiguo documentado, del que conocemos los términos del contrato para realizarlo, y que fue promovido por los propietarios de una *data* colectiva.
- 4.4. El **camino de Chasna** fue el cordón umbilical de todo el sur con La Orotava, su centro administrativo y en su primera parte como la ruta al Teide desde el Puerto de la Cruz. Coincide con **GR-131** salvo la primera parte desde el Puerto.
- 4.5. El **camino Real del Sur** (Buenavista a Santiago del Teide).



5 Otros caminos claves

Líneas calientes de la red. Los pilares de refuerzo



En este apartado se han dibujado el resto de aquellos caminos vertebradores de la futura malla:

- 5.1. Dorsal de Abeque** con ramales a Punta Teno **5.1.1** y Cuevas Negras-Los Silos **5.1.2**
- 5.2. El Socorro-Tigaiga-El Portillo:** conexión al oeste del Valle de la Orotava²², cosiendo los dos caminos reales de la costa más el de Medianías y el de la Cumbre.
- 5.3. Arafo-Santa Úrsula** con derivación por las Crucitas **5.3.2** y otra a La Caldera **5.3.1**.
- 5.4. Camino Guanche:** La Matanza a Bajamar con conexiones **5.4.1** Valle Guerra a la Padilla y **5.4.2** Bajamar a Las Peñuelas por Tegueste.
- 5.5. Camino Viejo** desde el Camino Largo a las Mercedes y continuación por el *TF-1*
- 5.6.** Chinamada a Cruz del Carmen (*PR-TF 10*)
- 5.7. Camino de la Punta de Anaga,** desde la Casa Forestal de las Vueltas a Roque Bermejo **5.7.1** y el acceso a la cumbre de Abicore desde San Andrés por el Cercado **5.7.2**.
- 5.8. Valle Jiménez a Jardina**
- 5.9. Mar a Cumbre de Arico**
- 5.10. Ruta del Hermano Pedro**
- 5.11. Boca Tauce-Guía de Isora-Alcalá (Fonsalía)**

²² Permite afianzar la habilitación de un circuito alrededor del Valle, desde el Puerto de la Cruz por las Cañadas, teniendo como base la idea de la *Ruta del Sol*, promovida por Enrique Talg y recreada por montañeros.



6 Cañada Verde de La Laguna

El primer circuito desde la *milla cero*. La llave ecológica y patrimonial



En este momento, la Cañada de La Laguna es todavía un anillo virtual y de competencia del Cabildo por tocar al menos a tres municipios.

Su elección como cinturón vertebrador se debe a cuatro razones:

- **Un circuito frágil**

Su situación estratégica en el paso de menor altitud entre el barlovento y sotavento de la isla, entre Santa Cruz y Acentejo, y entre Tegueste y Geneto, rodeando el arranque de los caminos reales insulares que partían desde La Laguna, nos regala el único enlace factible entre la “península” de Anaga y el resto de la isla.

Se convierte en un distribuidor esencial de las vías a pie del nordeste de Tenerife, pues sin ella quedarían dispersas, rotas y sin enlaces.

La protección de su traza se considera prioritaria al estar amenazada por su situación en el Área Metropolitana, la zona más poblada de la isla, la de menos opciones de movilidad pedestre, una línea roja, fácil de eliminar como sendero, y por tanto ser el lugar por donde podría romperse la malla.

- **El primer anillo: un gran valor patrimonial**

Utiliza una vía para el ganado alrededor de los límites de una gran dehesa amojonada por el propio Adelantado. Anuda los ejes de la estructura radial de los caminos reales de la isla con un circuito cercano a su inicio común de hace cinco siglos, la *milla cero*.



- **El paisaje por las alturas**

En los bordes del espacio visual de la ciudad, ofrece los ricos valores del medio por los que pasa, en una sucesión de múltiples panorámicas desde los altos de las montañas.

- **Corredor ecológico**

Además del puro sendero, se propone crear un corredor vegetal en las laderas y debajo de la travesía de la Cañada que permita la unión de los bosques de Anaga con los del resto de la isla.

Y así concurre doblemente verde: por un lado, en sí misma, como vía en un hábitat natural; y por el otro, por llevar asociada la forestación de una cinta a lo largo de las laderas de montañas, que otorgaría a La Laguna el título de *ciudad verde europea*.

Y como efecto colateral, creará unas sinergias hacia otros ámbitos que pueden favorecer una efectiva sostenibilidad

La Laguna, a 22 septiembre 2015, *día mundial sin coches*

Miguel Pérez Carballo

Presidente de la **Asociación Cultural Amigos de la Cañada**