

ESPACIO Y POLÍTICAS CONSTRUCTIVAS  
DE CARRETERAS EN LA PALMA\*

JOSÉ ÁNGEL HERNÁNDEZ LUIS

---

\* Este trabajo es un extracto con nuevas aportaciones de un capítulo de la tesis Doctoral del autor, presentada en la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Las Palmas de Gran Canarias en 1993 y titulada: *Transporte y red viaria en la isla de La Palma*.

## 1. INTRODUCCIÓN

En este artículo realizamos un análisis de las diversas políticas constructivas de carreteras en la isla de La Palma, poniendo especial énfasis en la incidencia que estas políticas han tenido en la organización del espacio insular. En efecto, la construcción, reacondicionamiento y conservación de las carreteras no ha seguido un proceso lineal, sino que como cualquier otra obra pública, se ha ajustado –y aún se sigue ajustando–, a los vaivenes de la coyuntura política y socioeconómica, siendo un indicador histórico –y de dinamismo diferencial del espacio– de primer orden.

Así pues, será objetivo principal de este trabajo señalar las circunstancias políticas y socioeconómicas que han rodeado el avance progresivo de las carreteras, condicionando y polarizando aún más los asentamientos de la población al igual que de las actividades económicas de la Isla entre otras.

## 2. CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE CARRETERAS EN LA PALMA.

El periodo anterior a la construcción de las primeras carreteras en la Isla –que se corresponde con la etapa de los caminos y embarcaderos–, se caracterizó por desarrollar un sistema de transporte técnicamente primitivo, por cuanto el estado de la infraestructura y el de los factores extrínsecos (estado de la mar por ejemplo), favoreció el estancamiento socioeconómico del territorio y, por ende, de la expansión de la actividad agraria: técnicas agrícolas atrasadas, relaciones de producción precapitalistas, etc.

En este sentido, la red de carreteras cobra utilidad en el espacio cuando comienza a 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 el propietario absentista y el agricultor, ya que el primero –al contar con la po-

sibilidad de una mayor movilidad–, ejerce un mayor control sobre sus tierras y medianeros. No obstante, la red viaria también facilita la expansión del consumo, así como las leyes de acumulación capitalistas, no sólo en la actividad agraria, sino también en la turística, industrial, etc., por muy incipientes que éstas hayan sido.

En cualquier caso, el desarrollo constructivo de las carreteras en La Palma ha sido el resultado tanto de la evolución endógena de la Isla como de las sucesivas políticas de construcción a nivel estatal. En esta articulación surge un modelo de red viaria a través de la historia con unas determinadas características, que por lo demás han contribuido a facilitar 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 insular.

### *2.1. Primeras disposiciones legales en materia de carreteras.*

La primera planificación de la red moderna en La Palma surge a raíz del “Plan General de Carreteras” de septiembre de 1860. El citado “Plan” reconoce como necesaria por primera vez tres vías de tercer orden, a saber:

- 1.- Santa Cruz de La Palma a Fuencaliente (por Breña Baja).
- 2.- Fuencaliente a Tazacorte (por Los Llanos).
- 3.- Santa Cruz de La Palma a San Andrés (por Puntallana).

Sin duda, estas carreteras son tramos de la actual carretera de circunvalación, considerada ciento siete años con posterioridad a la conclusión de la primera carretera del Estado en la provincia de Santander. No obstante, aún habría que esperar diecinueve años más, esto es, hasta 1879, para que fuese recibido provisionalmente el primer tramo de siete kilómetros entre Santa Cruz de La Palma y el cruce de La Concepción (por La Cuesta de La Concepción).

Como decimos, los estudios preliminares para la construcción de una carretera en la Isla se remontan a un expediente del año 1858, en el que se hacía constar la preferencia de enlazar –mediante carretera–, la Capital con Los Llanos de Aridane, en lugar de hacerlo con Los Sauces, y aún dentro de ésta la conveniencia de desestimar el proyecto de acceso por la Cumbre Nueva en favor del de Fuencaliente<sup>1</sup>.

En la reforma del “Plan” del seis de septiembre de 1864 se acuerda, entre otras obras del Estado, iniciar los estudios para la redacción de dos vías de

---

1. *Expediente sobre propuesta de una carretera de tercer orden en la isla de La Palma*, anónimo, 28/XI/1858, legajo LP-1, Archivo I de la Consejería de Obras Públicas, Santa Cruz de Tenerife.

tercer orden: una desde Santa Cruz de La Palma a Fuencaliente, pasando por las Breñas, y otra desde dicho pago hasta Tazacorte, tras atravesar Los Llanos. Por tanto, en principio quedó fuera de consideración el tramo entre la capital y Los Sauces. En el primer anteproyecto que se redacta en 1873 sobre una carretera entre Santa Cruz de La Palma y Los Llanos de Aridane, las dos vías propuestas en 1864 se refunden en una sola bajo la denominación de “carretera de tercer orden de Santa Cruz de La Palma a Tazacorte por las Breñas, Los Llanos y Argual”<sup>2</sup>.

Por su parte, la “Ley General de Carreteras” de cuatro de mayo de 1877 (aprobada como “Plan General” el 11 de julio del mismo año), deroga el de 1860 y su reformado de 1864. El Plan del 77 recoge por primera vez el esquema viario de circunvalación de la Isla –aunque de forma parcial–, pues el arco Norte desde Barlovento a Tijarafe quedó exento de consideración. Además de las vías de circunvalación, el Plan incluye también el enlace de Los Llanos con Tazacorte, siendo este último trazado un claro reconocimiento de la actividad que por aquellos años tenía el Puerto de Tazacorte.

El punto más significativo del Plan para el desarrollo de la red vial en La Palma era el que recogía las preferencias de las obras a llevarse a cabo a partir de su promulgación como ley en mayo de 1877. En efecto, en uno de sus artículos se decía textualmente:

“Entre las obras que hayan de emprenderse serán generalmente preferidas las que están paralizadas por rescisión de contrata o falta de crédito, y los trozos o secciones que falten para determinar las carreteras en que haya soluciones de continuidad”<sup>3</sup>.

El trozo primero de la carretera de circunvalación por el Sur había comenzado a construirse tres años antes a la entrada en vigor del “Plan”, por tanto, dicho trozo –y los siguientes de la carretera–, tuvieron “preferencia” ante cualquier otra obra pendiente de ejecución. En realidad, ninguna otra carretera se llevó a cabo en la Isla entre 1877 y 1914, año este último en que el “Plan Gasset” sustituye al anterior (a excepción de los trozos primero y segundo de la carretera de circunvalación por el norte que comienzan en 1910 de forma simultánea).

---

2. La refundición es consecuencia de la minuta que el Ingeniero Jefe de la Provincia D. Francisco Clavijo y Pló le envía al Ilmo. Sr. Director General de Obras Públicas, Agricultura, Industria y Comercio en el mismo año de 1864. En ella se argumentaba que si las dos soluciones de construcción de carretera por la Cumbre (una por la base del Birigoyo y otra por la Cumbre Nueva), constituían una sola, la carretera del Sur también debería ser una sola, unificada en un único proyecto altitudinal. Archivo I de la Consejería de Obras Públicas, Legajo LP-1, Santa Cruz de Tenerife.

3. *Ley de carreteras, 04/IV/1877*, capítulo II, artículo 17.

### 1.2. La situación en 1910: Competencia camino-carretera y consolidación del eje Santa Cruz de La Palma-Los Llanos (por Fuencaliente)

El periodo comprendido entre 1874 y 1910 se caracteriza por la construcción de la carretera entre la capital y Los Llanos de Aridane con una longitud de algo más de 55,5 kilómetros, repartidos en ocho tramos.

No obstante, es a partir del último lustro de esta etapa cuando se redacta el primer proyecto de los trozos primero y segundo de la carretera de circunvalación del Norte, aunque el inicio de su construcción no se llevase a efecto hasta 1910, esto es, en el mismo año en que la carretera del Sur alcanza la población más importante del Oeste.

Como podemos observar en el cuadro II del Apéndice, hay una relativa correlación entre el kilómetro de carretera proyectado y el efectuado en el periodo 1870-1909, a falta de los primeros trozos de la carretera de circunvalación del Norte.

En este sentido, el grado de cumplimiento de las obras en la carretera del Sur motivó que el ritmo constructivo fuese bastante aceptable si tenemos en cuenta las dificultades de la técnica en estos años, especialmente en el trozo primero en su salida Sur de la capital, pues en dicho tramo llegaron a trabajar “los cabuqueros colgados a cuerda teniendo a sus pies un imponente precipicio”<sup>4</sup>. Igualmente, un viajero científico de aquellos años nos narra lo siguiente sobre las condiciones de trabajo y el estado de la técnica en dicho trozo:

“Para transportar los materiales no se emplean ni vagones, ni carros, ni incluso carretillas. Todo se transporta a las espaldas del hombre o, más exactamente, en cestos que se llevan al hombro”<sup>5</sup>.

De cualquier manera, el ritmo de construcción en algunos tramos varió por término medio entre los 120 y 150 metros lineales por mes, cifra realmente alta si tenemos en cuenta que el desarrollo de los trabajos –aparte de los apuntados–, sufrió bastantes problemas relacionados con las expropiaciones en los primeros trozos como consecuencia de la intransigencia y falta de costumbre de los propietarios de las parcelas afectadas. No obstante, la necesidad de enlazar la capital con Los Llanos cuanto antes, condujo a los vecinos de este último pueblo a solicitar en 1885 (en concreto de la Dirección de Obras Públicas), aunque sin conseguirlo, la construcción progresiva

---

4. *Proyecto de aumento por excavaciones en el trozo 1º. aprobado por R.O. de 12 de noviembre de 1878*, suscrito por D. Francisco Clavijo y Pló, 01/IX/1878, Archivo I de la Consejería de Obras Públicas, Legajo LP-5, Santa Cruz de Tenerife.

5. VERNEAU, R. (1981): *Cinco años de estancia en las Islas Canarias*, (1890), Gráfica La Torre, Madrid, cfr. p. 257.

de la carretera desde Los Llanos hasta su encuentro con la que se estaba construyendo en la misma dirección por la vertiente Este de la Isla<sup>6</sup>.

La causa principal del elevado ritmo de construcción –en términos relativos–, fue sin duda las necesidades de transporte de la comarca occidental. Sin embargo, también jugó un rol importante el plegamiento de la traza al relieve –no solamente por motivos económicos, sino también técnicos–, pues el trazado sobre arenas volcánicas en las proximidades de Fuencaliente, obligaba a efectuar enormes excavaciones para la base de los muros de sostenimiento, y aún sin la necesaria seguridad que comportaba una buena base asentada sobre el basalto<sup>7</sup>.

En definitiva, en 1910 se consolida el eje viario entre la Capital y la segunda población de la Isla. Sin embargo, la funcionalidad de la carretera quedó condicionada por el embarcadero de Tazacorte, la longitud y el estado intrínseco de la propia vía, especialmente en el tramo comprendido entre Fuencaliente y Los Llanos. En cualquier caso, la carretera dio servicio a su espacio inmediato, esto es, a la franja de Medianías, corriendo a cargo de la red de caminos la comunicación con los espacios adyacentes (costa y cumbre).

Por tanto, estamos ante un modelo de transporte “primitivamente integrado”, en el que camino y carretera son medios complementarios destinados a la producción y revalorización del territorio que atraviesan. La red de caminos cuando comienzan a construirse las primeras carreteras –debido a la carencia de medios de transporte automovilísticos y de carros–, no se constituyó exclusivamente como una red “afluente” de las modernas vías, sino que por el contrario, en algunos tramos el camino siguió jugando un rol de primer orden, pues su longitud era menor, a la vez que su flexibilidad mayor. La red de caminos sólo pierde parcialmente su valor cuando tiene lugar la generalización del transporte automovilístico y la velocidad y coste de los medios de transporte por carretera son mayores e inferiores respectivamente a los del camino. Es a partir de entonces cuando este último pasa a ser una red “afluente” de la carretera.

### 2.3. Antecedentes del “Plan Gasset” de 1914

El período comprendido entre 1877 y 1911 se caracterizó por una extraordinaria proliferación en la demanda de carreteras. En efecto, tan solo seis años con posterioridad a la promulgación del Plan de 1877, es decir, en

---

6. *Minuta del Ingeniero Jefe D. Juan de León y Castillo al Director General de Obras Públicas*, 20/VII/1885, Archivo I de la Consejería de Obras Públicas, Legajo LP-14, Santa Cruz de Tenerife.

7. *Pliogo de observaciones facultativas de la carretera de tercer orden de Santa Cruz de La Palma a Candelaria. Trozo 6°*, suscrito por D. Prudencio de Guadalfajara y Sotto, VI/I/1905, Archivo I de la Consejería de Obras Públicas, Legajo LP-46, Santa Cruz de Tenerife.

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 especiales, comienza así el periodo conocido por los ingenieros bajo la denominación de “carreteras parlamentarias”<sup>8</sup>.

Los diputados que representaban en la Corte a la isla de La Palma también hicieron uso de las citadas leyes especiales, pues en 1911 ya habían solicitado un total de seis nuevas carreteras con respecto a las tres que figuraban en el Plan de 1877:

---

CUADRO I

---

CARRETERAS DE LA ISLA DE LA PALMA INCLUIDAS  
POR DIVERSAS LEYES ESPECIALES HASTA 1911  
EN LAS DEL PLAN DE 1877

---

DENOMINACIÓN	MUNICIPIO
Candelaria-Barlovento	Tijarafe, Puntagorda, Garafía, Barlovento
La Portada a Breña Baja (por Bajamar)	S/C Palma. B. Alta, B. Baja.
Llano Las Cuevas-Bco. Hermosilla	Paso (El)
Buenavista a El Paso (por La Cumbre)	Breña Alta, Paso (El)
Baños del Charco Verde a Los Llanos	Llanos de A. (Los)
Los Sauces a Espíndola	S. Andrés y Sauces

*Fuente:* Legislación de Obras Públicas, Ministerio de Fomento, 1913, cfr. Tomo IV, cfr. p. 443-445. Elaboración propia.

---

Algunas de estas carreteras –como eran las comprendidas entre Candelaria y Barlovento y entre Buenavista y El Paso–, tardaron en construirse entre sesenta y ochenta años, y con fondos provenientes, para el primer caso, de otros organismos ajenos a Obras Públicas, por lo menos entre el Barranco de Izcagua y Las Mimbreras (Garafía-Barlovento).

La Ley de veintinueve de junio de 1911 (precursora en cierta medida del “Plan Gasset” de 1914), suprime radicalmente la proliferación de carreteras

---

8. Según URIOL, J. I. (1981): “Carreteras, tranvías y bicicletas al finalizar el siglo XIX”, *Revista 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 1.311 nuevas carreteras con un total de 33.268 kilómetros, todo ello sin contar con el informe previo del Ministerio de Fomento.

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 con las posibilidades constructivas de al menos la década en curso y la siguiente. No obstante, la aplicación de la Ley en La Palma tardó en llevarse a efecto unos cuarenta años, pues los años inflacionistas de la I Guerra Mundial y la Guerra Civil por otro, retrasaron considerablemente el ritmo de las obras.

---

CUADRO II

---

CARRETERAS DE LA ISLA DE LA PALMA  
INCLUIDAS EN LA LEY DE 1911 EN LA QUE SE SUSPENDÍAN  
PROYECTOS ANTERIORES

---

DENOMINACIÓN	MUNICIPIO	KMS.
S/C Palma-Barlovento (sección Puntallana a Los Sauces) S. A.	Puntallana Sauces	9,000
S/C Palma-Candelaria (sección Manchas El Paso a Candelaria)	El Paso, Llanos, Tijarafe	19,114
S/C Palma-Barlovento (sección Los Sauces a Espíndola)	S. Andrés y Sauces	2,500

*Fuente:* Legislación de Obras Públicas, Ministerio de Fomento, 1913, Tomo IV, cfr. p. 473. Elaboración propia.

---

La Ley de siete de enero de 1913 también tuvo repercusiones positivas para la Isla, pues ésta ampliaba las disposiciones legales de 1911 entre aquellas carreteras no incluidas en dicha Ley y que se encontraban paralizadas y bajo el sistema de administración. Este hecho favoreció por tanto la puesta en consideración de la carretera entre el “Llano de Las Cuevas y el Barranco de Hermosilla”, con una longitud aproximada de nueve kilómetros.

### 2.3.1. *El “Plan Gasset” de 1914 en La Palma y su modelo de organización territorial*

El “Plan Gasset” aprobó por Real Decreto de cinco de agosto 1914 el programa de construcción de carreteras estatales hasta que éste perdió su vigencia en 1939.



El “Plan Gasset” articula un modelo de organización territorial basado en la consolidación del transporte con el principal centro productor de la Isla, al igual que el acceso a los puertos menores desde aquellas entidades que contaban con un peso económico y demográfico importante, esto es, a través de vías aisladas, y que sin duda también ponían en contacto –aunque por línea marítima–, las pequeñas calas y Santa Cruz de La Palma. Así pues, aquellas entidades con un peso económico lo suficientemente importante (son los casos de Los Sauces y Los Llanos-Tazacorte), como otras donde la llegada de la red de circunvalación se especulaba tardía (Garafía), el enlace con los puertos fue vital para el desarrollo de su respectivo *hinterland* comarcal.

---

CUADRO III

---

CARRETERAS DE LA ISLA DE LA PALMA INCLUIDAS EN EL  
“PLAN GASSET” DE 1914 SEGÚN SU GRADO DE NECESIDAD

---

DENOMINACIÓN	CARRETERA	KMS.
Buenavista-Llano Las Cuevas (por Cumbre)	NECESARIA	13,000
Llano Las Cuevas-Bco. de Hermosilla	»	6,144
S/C Palma-Candelaria (sección Manchas El Paso a Candelaria, Trozos 2º y 3º)	»	12,114
S/C Palma-Candelaria (sección Manchas El Paso a Candelaria, Trozo 1º)	URGENTE	7,000
De la de S/C Palma-Candelaria a Tazacorte (por Argual)	»	5,000
S/C Palma-Barlovento (sección Puntallana a Los Sauces)	»	9,000
S/C Palma-Barlovento (sección Los Sauces a Barlovento)	»	6,701
S/C Palma-Barlovento (sección Los Sauces a Espíndola)	»	2,500
La Portada-Breña Baja (por Bajamar)	»	8,964

*Fuente:* Real Decreto de 05/VIII/1914 sobre carreteras incluidas en el “Plan Gasset”. Elaboración propia.

---

La legislación de 1914 consolida el eje de transporte entre la capital y Los Llanos, pues aparte de la construcción de la vía entre Buenavista y El Paso (por La Cumbre), el “Plan” también recogía la construcción –y de modo urgente–, de la carretera entre La Portada y Breña Baja (por Bajamar). Con es-

te último proyecto la distancia viaria con Los Llanos se reduce en cinco kilómetros, aunque la disminución de la distancia temporal era todavía mayor, pues los desplazamientos efectuados desde Breña Baja hasta Los Llanos de Aridane con la capital, ya no se realizaban por la carretera entre Santa Cruz de La Palma y Buenavista –con un trazado dificultoso, incidiendo en una velocidad media muy baja–.

Por último, cabe decir que el interés por la formación de una red de caminos vecinales como apoyo y potenciación de la red básica –la estatal–, aún cuando debe su origen a la Ley para la “construcción de los caminos vecinales” del año 1849, no se comenzará a proyectar definitivamente en La Palma hasta el cuarto lustro de la actual centuria, en el marco del “Plan Gasset”. Algunos de ellos se construyen totalmente aislados de la red primaria de la Isla en ese momento: la de circunvalación, privando para ello los enlaces entre las principales poblaciones y el puerto comarcal respectivo. Es este hecho en definitiva el que explica la impotencia del Estado –en materia de carreteras–, para llevar a cabo las demandas básicas de los diputados a Cortes en la etapa de la Restauración.

### *2.3.2. Consecución del “Plan” de 1914 en La Palma*

Los factores que posibilitaron el cumplimiento de los objetivos del “Plan Gasset” estuvieron condicionados sin duda por la progresiva sustitución de la mano de obra por las máquinas y la aparición del hormigón armado. A su vez, la expansión del vehículo a motor a nivel estatal –y particularmente en La Palma a partir de los años veinte–, también influyó en la extensión de la red vial, pues la carretera como tal cobró interés a partir del incremento de la velocidad de los vehículos y el menor coste de transportación por dichas vías.

Por contra, los años inflacionistas de la I Guerra Mundial y las mejoras sociales en el trabajo, incidieron notablemente en la paralización de numerosas obras entre el cuarto y quinto lustro del siglo debido entre otras a las siguientes razones:

1.- Incremento del salario en un 40 por ciento entre los años 1909 y 1920<sup>9</sup>, hecho bastante inusual en los cuarenta años anteriores.

---

9. *Memoria del proyecto reformado de la carretera de tercer orden de La Portada a Breña Baja por Bajamar*, suscrito por D. Pedro Matos Massieu, 12/VII/1920, Archivo I de la Consejería de Obras Públicas, legajo LP-78, Santa Cruz de Tenerife. No obstante, la reducción de la jornada laboral llevaba implícito un mayor rendimiento por hora, por lo que la elevación real del jornal se estimaba en un 33 por ciento.

2.- Revisión de las contratas en función del alza de los materiales básicos –cemento, cal, metales, etc.– (ley de 10 de febrero de 1917).

3.- Reducción de la jornada laboral a finales de la segunda década del siglo.

Estos tres factores incidieron más en la red vial de la Isla que los primeros, pues la recepción provisional de obras entre 1910 y 1929, con financiación exclusiva del Estado, o parcial por los ayuntamientos, sólo fue de unos veinte kilómetros –todos ellos con anterioridad o posterioridad a los años de la Guerra europea–. Sin embargo, éste es un período en el que la redacción de proyectos constructivos casi que es equiparable a los cuarenta años anteriores, teniendo una enorme repercusión en la recepción de obras en los años treinta.

Algunos de estos proyectos, los cuales fueron llevados a cabo –entre otros factores–, por el fuerte paro obrero que indirectamente había dejado la Conflagración europea en Canarias<sup>10</sup>, desarrollaron un ritmo inicial bastante aceptable –probablemente por la gran cantidad de fuerza de trabajo empleada–, hasta que sus contratistas abandonaban la realización de las obras ante la reiterada alza de precios, tanto fijos como variables.

De las obras que el “Plan Gasset” había solicitado como urgentes para la Isla, sólo una (La Portada a Breña Baja, por Bajamar) había sido recibida provisionalmente en el período 1914-1929. Anteriormente, la carretera entre Los Cuatro Caminos y El Paso, la cual comenzó a construirse meses antes de la promulgación del “Plan”, y que constituía un trozo de la denominada “Llano de Las Cuevas-Barranco de Hermosilla”, había sido recibida al año siguiente de su inicio. Por tanto, podemos afirmar que la única carretera construida íntegramente en este período es la de Bajamar, pues su urgencia clasificada en el “Plan de 1914” se debía a causas más que económicas (reducción de distancia física y temporal con los municipios del Sur, incentivo a la producción, etc.).

#### *2.4. El período republicano: el fuerte impulso en la construcción de las carreteras*

La etapa republicana en La Palma –y en general en Canarias–, se caracterizó por una extraordinaria recepción de nuevas carreteras, al contrario que

---

10. Según el *Informe sobre la carretera de tercer orden de Santa Cruz de La Palma a Candelaria, por Breña Baja, Mazo y Los Llanos*, suscrito anónimo, 10/XII/1917, Archivo I de la Consejería de Obras Públicas, legajo LP-73, Santa Cruz de Tenerife, se creó por Real Orden de 16/III/1916 una Comisión Especial de Estudios para que recorriendo todas las Islas se estudiase aquellas carreteras que “cumpliendo la necesidad de su construcción” (...), “procurase al mismo tiempo llevar trabajo a aquella zona de cada una de las Islas”.

en la Península, la cual había pasado por un período de apogeo en las dos décadas anteriores<sup>11</sup>. Las causas principales de esta discordancia con el resto del Estado las podríamos resumir en tres:

1.- El periodo inflacionista –aunque común al Estado, sobre todo en los años de la I Guerra Mundial–, era particularmente grave en Canarias al tener que tramitar las revisiones de los presupuestos, e incluso las rescisiones de las contrataciones, en la Administración Central.

2.- La creación de las “Juntas Administrativas de Obras Públicas” en 1927, agilizando con ello los trámites y seguimiento de las obras.

3.- Como consecuencia de los dos puntos anteriores, muchos proyectos en la Isla fueron retrasando su terminación hasta el primer lustro de los años treinta, e incluso otros lo hicieron con inmediata posterioridad a la Guerra Civil.

El Cabildo de La Palma suscribe su convenio con el Estado en 1930, basándose en la mejora sustancial que las carreteras de Tenerife habían obtenido tras hacer lo propio en 1926. El principal objetivo del Cabildo estaba centralizado en la conclusión de la carretera de circunvalación insular, para luego actuar en la carretera de “Buenavista al Llano de Las Cuevas” con el objetivo de reducir la distancia entre los dos núcleos principales de la Isla a través de un túnel en la Cumbre Nueva<sup>12</sup>. De esta manera, las preferencias de las obras guardaban el siguiente orden:

1.- Santa Cruz de La Palma a Candelaria (por Breña Baja, Mazo y Los Llanos), desde el tramo décimo inclusive hasta Candelaria.

2.- Santa Cruz de La Palma a Barlovento (por Puntallana y San Andrés y Sauces), desde el tramo tercero inclusive hasta Barlovento.

3.- Candelaria a Barlovento (por Puntagorda y Garafía).

4.- Buenavista al Llano de Las Cuevas.

En definitiva, la etapa republicana en La Palma fue muy distinta a la peninsular, pues esta última se caracterizó por un mantenimiento de las condi-

---

11. SANCHIS DEUSA, M<sup>a</sup> del C. (1988): *El transporte en el País Valenciano (carreteras y ferrocarriles)*, Institució valenciana d'estudis i investigació, Valencia, 305 pp., cfr. p. 29.

12. Según el *Real Decreto n.º 2.331 de 25/X/1930*, el Estado se comprometía a participar económicamente en las principales obras viarias de la Isla con el 80 por ciento, quedando el resto a cargo del Cabildo. Por su parte, los puntos del Decreto más importantes –aparte del que recogía la obligación de la participación económica del Cabildo–, eran los artículos 5, 6 y 7, por el que las obras debían ejecutarse siempre por el sistema de subasta, quedando el Cabildo obligado a ejecutar las obras en caso de falta de licitadores.

ciones viales anteriores, y de ruptura con la tendencia de grandes inversiones que se habían iniciado en el sexenio precedente, con la Dictadura de Primo de Rivera<sup>13</sup>. En La Palma, por el contrario, este período fue en el que más kilómetros de carreteras se han recibido provisionalmente en toda la historia vial de la Isla, pero también fue la etapa en que más kilómetros de carreteras/año se habían proyectado hasta ese entonces, como consecuencia de la creación de las “Juntas”, el papel activo del Cabildo, el retraso de las obras en las dos décadas anteriores, etc., en resumen, de una situación heredada y ratificada por la República.

#### *2.4.1. Organización vial en la etapa republicana*

La extensión de la red de carreteras en el periodo de la Segunda República está condicionada por el cumplimiento del “Plan Gasset” de 1914. En líneas generales, los objetivos de la organización vial de la Isla son los mismos que en la etapa anterior, si bien una vez alcanzada la disminución de distancia entre las dos principales poblaciones de la Isla a través de la carretera de La Portada a Breña Baja (por Bajamar) –aunque de modo parcial, pues aún faltaba por construir la carretera de Buenavista a El Paso (por La Cumbre)–, comienza la organización de la red secundaria en torno a Santa Cruz de La Palma, Los Llanos de Aridane, Fuencaliente y San Andrés y Sauces.

En resumen, en el periodo republicano asistimos a un modelo de organización territorial basado en un intento de consolidar el sistema de comunicaciones con todos los principales núcleos demográficos de los municipios, ya fuese a través de la red de circunvalación, o mediante la red secundaria como afluente de aquélla. Es en este periodo cuando el Cabildo de la Isla asume el papel constructivo de los caminos vecinales, mientras el Estado concentra sus esfuerzos en la red de circunvalación y en aquellas carreteras, que aún siendo afluentes de la red básica, enlazan la Capital de un municipio o un puerto menor (Los Llanos-Tazacorte o Los Sauces-Puerto Espíndola por ejemplo).

#### *2.5. Repercusiones del “Circuito Nacional de Firms Especiales” de 1926 en la red viaria de La Palma*

El “Circuito Nacional de Firms Especiales” se crea por Real Decreto-ley en el año 1926. Entre sus objetivos principales estaba el de la transformación de los 7.000 kilómetros de carreteras de mayor tráfico del Estado a las nuevas exigencias de la circulación automóvil en un plazo máximo de seis

---

13. URIOL, J. I. (1981): “La Segunda República, la Guerra Civil, y la Postguerra”, *Carreteras y Autopistas*, Suplem. especial n° 6, Madrid, pp. 82-96, cfr. p. 85.

años (1927-1932). Así pues, la sustitución de los afirmados de macadam ordinarios, caracterizados por un pavimento de tierra, por otros especiales –los de riego asfáltico principalmente–, traen consigo un incremento de las posibilidades de transporte al aumentar la velocidad y comodidad de los viajes.

No obstante, la política del “Circuito” llega a La Palma en 1932, esto es, indirectamente y de forma tardía –cuando ésta estaba a punto de finalizar en el resto del Estado–. Su principal actuación, siguiendo el ejemplo de Tenerife al igual que el Convenio entre el Cabildo y el Estado mencionado más arriba, estuvo encaminada solamente a la introducción de los afirmados de betún asfáltico, y nunca a reformados de las características técnicas de la red.

En La Palma, los primeros asfaltos de este tipo se realizan en la carretera de circunvalación Sur en el periodo de la II República, siendo este hecho, junto con el de la huida de la entidad exportadora Fyffes Ltd. –y el consiguiente abandono del embarcadero de Tazacorte–, uno de los principales factores por el que la distancia entre La Banda y el puerto capitalino deja de ser tan notable al término de la Guerra Civil. La sustitución de los afirmados de macadam ordinario por los de betún asfáltico traían consigo innumerables ventajas como eran la desaparición del polvo –perjudicial sobre todo en las travesías de los pueblos y en las zonas agrícolas–, una mayor solidez del firme, etc.

En definitiva, el asfalto de los primeros tramos de carretera en la Isla siguen el mismo modelo preferencial que cuando éstos se construyeron. Así, a grandes rasgos, podríamos resumir dicha evolución en el primer asfaltado del eje Santa Cruz de La Palma-Valle de Aridane, y en segundo lugar la carretera de circunvalación del Norte. Igualmente, la carretera de La Portada a Breña Baja (por Bajamar), asfaltada en su totalidad entre 1933 y 1936, consolida la salida Sur de Santa Cruz de La Palma, la cual contaba desde entonces con dos vías asfaltadas con solución de continuidad desde la Capital hasta Montaña Breña (13,3 kilómetros por San Pedro de Breña Alta y 8,9 por Bajamar).

## *2.6. La ardua etapa en la construcción de la red: la Guerra Civil y Postguerra (1936-1949)*

El período bélico afectó indirectamente a las obras públicas de carreteras en Canarias, pues aunque las vías no sufrieron una destrucción significativa por la circulación de efectivos militares, sí que se vieron afectadas por el consecuente proceso desinversor que la contienda ocasionó, incidiendo incluso en las obras de conservación de las vías. De este modo, la inversión realizada por kilómetro en plena Guerra Civil por parte del Cabildo en la conservación de su red –y en pesetas constantes de 1989–, no se alcanza hasta 1957 (véase Apéndice, cuadro III).

Si el efecto desinversor fue grave para las carreteras, no menos lo fue la carencia de materiales (asfaltos, cementos, etc.), y también de mano de obra especializada. Todo ello produce graves trastornos en la marcha de las obras, prolongando los plazos de ejecución y aumentando sus costes. Igual repercusión tuvo la elevada inflación de los años de la Guerra e inmediata Postguerra, teniendo sus consecuencias en el alza de los jornales.

En medio de este periodo de crisis surge el “Plan Peña”, conocido también como la “Instrucción de carreteras”, la cual se aprobó mediante dos leyes, una de once de abril de 1939 y otra de dieciocho de abril de 1941. El nuevo “Plan”, extremadamente ambicioso para la escasez de materias primas y dificultades económicas de estos años, sustituye al antiguo de 1914, bajo la supervisión del Ministro Gasset. Los datos que mejor pueden resumir el nivel de calidad pretendido por la nueva “Instrucción” son las velocidades base que se prescriben: 60 kms/hora para las carreteras nacionales, 50 para las comarcales y 40 para las locales. De acuerdo con estas velocidades base, las curvas debían tener a su vez unos radios mínimos que se fijaban en 100, 60 y 40 metros según se tratase de carreteras nacionales, comarcales y locales respectivamente, así como una pendiente máxima del 7 por ciento, salvo en las carreteras locales en donde se podía alcanzar hasta un 9 por ciento<sup>14</sup>.

### *2.6.1. La política de organización territorial en la Postguerra*

Las dificultades señaladas de la Postguerra no impiden en absoluto la realización de varios proyectos de caminos vecinales y carreteras, amparándose en el elevado paro obrero y en el cierre de la emigración al extranjero. Podemos afirmar entonces que la obra pública, aparte de constituirse como una propaganda política de primer orden, sirvió –dentro de la crisis generalizada del periodo–, de válvula de escape a la población activa en paro. De este modo, de casi veinte kilómetros de caminos bajo conservación del Cabildo en 1936, se pasa a los treinta y cinco en 1941, no recibiendo ninguna otra vía hasta 1952. En efecto, este amplio paréntesis –uno de los más grandes que ha tenido el Cabildo desde que comienza la realización directa de caminos vecinales a principios de los años treinta–, es consecuencia de las dificultades financieras de los contratistas ante la carencia de materiales y el continuo alza de precios de éstos. En la década siguiente, todos los proyectos atrasados de los años cuarenta –unidos a los que se inician en los cincuenta– duplican la red, tanto en número de caminos como de kilómetros conservados.

---

14. *Ibidem*, cfr. p. 90.

El modelo de red viaria de este periodo se caracteriza principalmente por el paulatino avance de la red de circunvalación, y el comienzo de las obras en la carretera de La Cumbre y de La Polvasera a Puente Roto (por el Hoyo de Mazo). Estos dos últimos proyectos –sobre todo el primero–, intentan reducir al máximo las distancias entre la capital y el Valle de Aridane, consolidando un modelo territorial no casual, pues podemos afirmar con rotundidad que esta fase responde a la expresión espacial de las necesidades del capital<sup>15</sup> entre centro productor y exportador.

De la carretera transversal de La Cumbre que se hacía mención en el proyecto del primer tramo de 1942, se encontraban construidos casi cinco kilómetros en el sector occidental (desde El Llano de Las Cuevas hasta El Paso, aunque sin recibir). Por tanto, faltaban por ejecutar unos catorce kilómetros aproximadamente. En el proyecto, aparte de la importancia secundaria que tenía el interés turístico de dicha carretera “pues atraviesa los montes de Buenavista y se aproxima a la parte de La Caldera, siendo muy económica la ejecución de un camino de acceso desde el trozo último a La Cumbrecita”<sup>16</sup>, se aludía la importancia económica de reducir las distancias entre el Valle y el puerto capitalino, desde entonces centro de todo el comercio exterior de la Isla:

“En la actualidad se realiza el transporte por la carretera general del Sur, siendo el recorrido entre los puertos de Tazacorte y Santa Cruz de La Palma de 59,5 kms. El mismo recorrido por la carretera transversal sería sólo de 37,5 kms., lo que representa una disminución de 22 kms., o sea aproximadamente el 37% menos que el actual.

El total de productos exportados desde Tazacorte” (se refiere a todo el Valle) “por el puerto de Santa Cruz de La Palma puede evaluarse en 20.000 toneladas anuales, que representan 1.190.000 Tms./km. Podemos suponer que el tráfico de retorno es del orden del 25% del anterior, por lo que el total será de 1.500.000 Tms./km.

La reducción de recorrido por la carretera de La Cumbre,” (...) “que hemos visto que será de un 37%, representa una economía anual de 550.000 Tms./km., y siendo el coste actual de la Tm/km. de unas 2,00 ptas., se obtendrá una economía en los transportes de 1.100.000 ptas. anuales. La capitalización de esta economía representa un valor cinco veces mayor que el coste de la carreteras<sup>17</sup>.

La construcción del camino de La Polvasera hasta Puente Roto (Mazo) contribuye a reducir aún más la distancia entre el Valle y la Capital a finales de la década de los cuarenta, pues la longitud disminuye en casi tres kilómetros con respecto al mismo tramo por Medianías. De igual modo que la

---

15. FERNÁNDEZ DURÁN, R. (1981): “La quiebra de la política de transportes”, *Información Comercial Española*, nº 572, Madrid, pp. 37-57, cfr. P. 37.

16. *Memoria del Proyecto de carretera de Buenavista al Llano de Las Cuevas. Trozo 1º*, suscrito por D. Juan Amigó de Lara, 1942, legajo 252, Archivo I de la Consejería de Obras Públicas, Santa Cruz de Tenerife.

17. *Ibidem*.



carretera de La Portada, esta vía también cuenta con unas alineaciones rectas y ancho mayores que su homónima de cota superior, por lo que su utilización hubiese sido masiva si el último trozo asfaltado no se hubiese retrasado hasta 1976 (coincidiendo con el asfaltado de la carretera de La Cumbre). En cualquier caso, la Villa de Mazo era el único municipio que desde la construcción de la carretera de circunvalación Sur no contaba con una carretera en su costas<sup>18</sup>, motivo éste que desde un principio vinculó el servicio viario de la mayoría de sus núcleos (Lodero, Callejones, San Simón, Malpaíses, Tiguerorte y Tigalate) con la carretera de La Polvasera, y no con una significativa reducción de distancias con el puerto principal.

La red de segundo, e incluso de tercer nivel que tiene sus primeros proyectos en estos años, complementa en un alto grado el desarrollo socioeconómico de los dos principales núcleos demográficos de la Isla. En efecto, a excepción de los caminos que enlazan Los Canarios con Las Indias (Fuencaiente) y San Pedro-San Antonio (Breña Alta y Breña Baja), todos los restantes proyectos, o quedan englobados dentro de los municipios de Los Llanos y Santa Cruz de La Palma o bien surgen a raíz de un presumible despegue turístico de la Isla potenciado desde ambos núcleos municipales, caso de los proyectos de acceso a La Cumbrecita, al Risco de La Concepción y a Los Cancajos (oferta de monte, playa y paisaje).

La construcción del primer trozo del camino entre Puerto Naos y El Remo en 1946 denota una organización agrícola primigenia del espacio costero del municipio de Los Llanos de Aridane, luego potenciada a raíz de la “isla baja” ganada al mar por el Volcán de San Juan en 1949 en el otro extremo de la costa (Las Hoyas). En efecto, si este camino tuvo en 1945 una justificación agrícola secundaria ante un proyecto de balneario en El Charco Verde, en 1971, cuando se intenta llevar a cabo la construcción del segundo trozo entre este enclave y El Remo, el trazado tiene que desviarse en varios tramos por la apropiación indebida del trazado de la carretera por parte de algunos propietarios, teniendo ésta que adaptarse a la pista de servicio de las explotaciones<sup>19</sup>. Este hecho nos demuestra la extraordinaria expansión platanera que este espacio experimentó en un tiempo relativamente pequeño.

Las restantes obras de caminos recibidas en este periodo están encaminadas

---

18. *Memoria del Proyecto del Camino Vecinal de la carretera de la Bajamar (Polvasera) a Mazo (Pueblo)*, suscrito por D. José García Romanillos, 07/XI/1933, legajo 3-A, Archivo de Obras y Vías, Cabildo Insular de La Palma.

19. *Memoria del Proyecto de Camino Vecinal de Puerto de Naos a Las Indias por El Charco Verde*, suscrito por D. Andrés Rodríguez Hernández, IX/1945, e *Informe sobre el Camino Vecinal de Puerto Naos a Las Indias por El Charco Verde (Tramo 1º)*, suscrito por D. Francisco M<sup>a</sup> Aguado Marcos, 22/II/1971, legajo 27, Archivo de Obras y Vías, Cabildo Insular de La Palma.

a organizar la red de caminos con los principales núcleos demográficos de los municipios, favoreciendo también el tránsito por los espacios agrícolas.

En resumen, el desarrollo de la red vial en el periodo bélico y postbélico se caracteriza por el inicio decisivo de la carretera de La Cumbre y por la dificultosa continuación de las carreteras de circunvalación y algunos caminos vecinales como efecto de choque del paro obrero. No obstante, la carencia de infraestructura viaria era tan notoria que ni aún empleando toda la fuerza de trabajo en paro de la Isla, se podía nivelar el grado de desarrollo de la red con respecto al resto del Estado.

### *2.7. La extensión de la red vial al término de la Guerra Civil: continuidad del agravio comparativo con la Península*

El decisivo desarrollo de la red vial en La Palma –y por extensión en Canarias–, surge a raíz de la creación de las “Juntas Administrativas de Obras Públicas” en las dos provincias en el año 1927.

No obstante, al finalizar la Guerra Civil la situación de la red –en términos comparativos con la del resto del Estado–, era aún deplorable, pues su estado y extensión, a pesar de que como dijimos ésta no había sufrido los desperfectos de la Península, dejaban la provincia tinerfeña en el último puesto del *ranking* estatal, sin contar las posibilidades del ferrocarril en la Península, el cual según la Ley veintisiete de diciembre de 1947 sobre “ordenación de los transportes mecánicos por carretera” le otorgaba a éste preferencia en el transporte de mercancías y pasajeros sobre el efectuado por carretera.

Así pues, mientras algunas provincias superaban los tres mil kilómetros de red vial (Burgos, Oviedo, Badajoz, Sevilla, etc.), las provincias canarias no alcanzaban siquiera los ochocientos kilómetros<sup>20</sup>. A su vez, si extrapolamos las dimensiones físicas de las provincias en relación a su red, Canarias sólo superaba a aquéllas con una densidad de población escasa: Badajoz, Cuenca y Cáceres.

Por su parte, la isla de La Palma contaba en 1939 con casi 180 metros de carreteras por km<sup>2</sup>, cifra ésta que al menos se situaba entre las provincias del Estado con una menor relación en este apartado. En efecto, si la Isla se encontraba al finalizar la pasada centuria con una notable desventaja con respecto al resto de la provincia y de las restantes del Estado, en este periodo su situación mejora ostensiblemente a tenor de las circunstancias.

---

20. *Memoria sobre la labor realizada por la Junta Administrativa de Obras Públicas de Santa Cruz de Tenerife de los servicios encomendados por el Estado a la misma para la construcción, reparación y conservación de las carreteras del Estado en la isla de La Palma, durante los años de 1929 a 1946*, Ed. Junta Administrativa de Obras Públicas de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife, 1948, 35 pp., cfr. p. 25.

En cuanto al ancho medio de las carreteras, la situación en Canarias era muy desfavorable, sin lugar a dudas por su abrupto relieve. De esta manera, en algunas provincias el porcentaje de anchos superiores a siete metros era muy grande (73 por ciento en Guipúzcoa), mientras que Canarias no alcanzaba ni el 15.

Otro tanto podía decirse de la clasificación por la calidad del firme, pues sin que hubiese razones especiales por motivo de tráfico pesado o intensidad del mismo, las carreteras de Vizcaya –aunque quizá con una justificación industrial–, contaban con un 80 por ciento de firme especial y Canarias con un 17.

El “Plan Peña” de 1939 se planteó en su inicio reequilibrar la red mediante la introducción de un coeficiente de correlación entre las provincias del Estado denominado “grado de necesidad”. Pues bien, dicho coeficiente le daba un valor de 2,55 a la provincia de Santa Cruz de Tenerife, esto es, la de mayor grado de necesidad, frente al valor inferior a 0,5 de algunas provincias como Santander, Palencia, Huesca y Toledo<sup>21</sup>, es decir, con un kilometraje excesivo en relación a la media.

En definitiva, el retraso acumulado de veinticinco años del ritmo constructivo de las carreteras del Archipiélago al finalizar el siglo XIX, se constituyó en este periodo como una secuela histórica, agravado por la carencia en las Islas de una gestión cercana a la red vial. En cualquier caso, el despegue en la construcción y mejora de la red con la creación de las “Juntas”, trajo para la isla de La Palma efectos muy beneficiosos, pues entre 1929 y 1946 se construyeron en la Isla más de setenta y siete kilómetros, frente a los cincuenta y tres en los cincuenta y cinco años transcurridos desde que el Estado comenzó las obras en el primer tramo de la carretera de Santa Cruz de La Palma a Candelaria (por Fuencaliente). Además, en este período –uno de los que más dificultades económicas ha tenido en la historia del Estado español–, se acomete por primera vez la mejora de la red preexistente con la introducción del firme asfáltico a casi 65 kilómetros.

## 2.8. *La decisiva expansión y mejora de la red (1950-1969)*

La política de red viaria en este periodo se caracteriza por la aparición de dos “planes” en un plazo relativamente corto. El primero de ellos denominado “Plan de Modernización”, lo hace en 1950; y el segundo, el “Plan General de Carreteras”, en 1961. En ambos, su orientación estuvo enfocada a la mejora de la red teniendo en cuenta el fuerte desarrollo del parque de vehículos.

---

21. *Ibidem*, cfr. p. 26-27.

El “Plan de Modernización”, aprobado por ley de dieciocho de diciembre de 1950, estuvo encaminado –como su denominación indica–, a modernizar la red ante el deterioro y efecto desinversor de la década anterior. En general, podemos decir que este “Plan” sigue las huellas del “Circuito Nacional de Firmes Especiales” de 1926, pues su política estuvo orientada al asfaltado de 4.000 kilómetros más que en aquél, esto es, unos 11.000 kilómetros en la red de todo el Estado. Además, a este “Plan” se debe también la definitiva preocupación por las travesías y variantes en aquellos pueblos donde el movimiento de vehículos en tránsito empezaba a ser importante, peligroso y entorpecedor para el propio pueblo y los vehículos; así pues, en los primeros años de la década de los cincuenta se reciben las obras de la Avenida Marítima de Santa Cruz de La Palma y de la travesía exterior de Los Llanos de Aridane.

En el “Plan” de asfaltados no se incluía ninguna carretera de La Palma, pues las únicas de Canarias que quedaban dentro de éste eran algunos tramos de las carreteras de Las Palmas de Gran Canaria a Mogán y desde Santa Cruz de Tenerife a Icod de Los Vinos. En general, las calidades perseguidas con la introducción de los nuevos firmes eran muy altas, pues las velocidades básicas para los terrenos llanos, entrelanos y montañosos alcanzaban los 100, 75 y 50 kms/hora respectivamente<sup>22</sup>.

No obstante, como hemos hecho referencia más arriba, la red asfáltica de la Isla en los años cincuenta se extiende principalmente por la carretera de circunvalación Norte, como consecuencia del efecto psicológico del asfalto en la isla de Tenerife, y ante el hecho comparativo con la carretera de circunvalación Sur.

En general, es una etapa en la que el Estado concentra todos sus esfuerzos en la carretera transversal de la Isla (Santa Cruz de La Palma-Los Llanos de Aridane, por La Cumbre), siendo el Cabildo y la Dirección General de Montes quien lleve la cabeza rectora en la construcción de los caminos, ya fuesen vecinales o forestales en su caso. De cualquier manera, ambos contaban con una utilidad eminentemente socioeconómica, como lo fue la vía forestal de Llano Negro a Barlovento de casi 31 kilómetros.

En cuanto al número de kilómetros proyectados y recibidos por el Estado y el Cabildo en este periodo, debemos decir que estos últimos casi duplican a los proyectados, como consecuencia de las obras iniciadas en la década anterior. Sin embargo, también hay que decir que el total de kilómetros en proyecto en esta década es muy inferior al de las décadas adyacentes, por lo que es fácil comprender esta alta disparidad positiva.

---

22. URIOL, J. I. (1981): “El Plan de Modernización (1951-1960)”, *Carreteras y autopistas*, suplemento especial nº 7, Madrid, pp. 98-112, cfr. p. 102.

### 2.8.1. *La situación de la red a finales de la década de los sesenta: Una perspectiva espacial*

En este periodo se consolida un avance importantísimo en la red insular de carreteras, ya que la vía de circunvalación y la transversal (Buenavista-El Paso) quedan casi concluidas. En efecto, en la primera se reciben 41,5 kilómetros entre el Barranco de La Pata (Barlovento) y el Barranco de Briestas (Garafía), a través de La Tosca, Gallegos y Llano Negro; todo ello bajo financiación del Estado, la Dirección General de Montes, el Cabildo Insular y los ayuntamientos de Barlovento y Garafía. En la segunda, se avanza igualmente en unos 10,8 kilómetros bajo presupuesto estatal, entre ellos los 1.097 metros del túnel de La Cumbre, recibido provisionalmente en 1958, y que entonces era el segundo túnel bidireccional del Estado en cuanto a longitud, tras el de Viella (Lérida)<sup>23</sup>.

El impulso decisivo en la construcción de la red de circunvalación Norte surge en plena Guerra Civil a raíz de la iniciativa de la Dirección General de Montes de construir un camino forestal desde Llano Negro con dirección Este. A su vez, desde Llano Negro a Santo Domingo existía un camino construido entre el Cabildo, el Estado y el Ayuntamiento de Garafía, y que debido a su pésimo estado no fue recibido hasta 1951 tras un reformado.

Efectivamente, la Dirección General de Montes comienza en el año forestal 1936-1937 la construcción de un camino carretero desde Llano Negro hasta la casa forestal del Tronco Verde (Garafía), siguiendo en su mayor parte el antiguo trazado del camino de herradura de la "Travesía Baja". Terminada la construcción de este trozo se continuó dos kilómetros más hasta Roque Faro, siempre como camino destinado para la salida de los productos forestales por vía terrestre y marítima, y sin un claro objetivo de enlace entre este último núcleo y Barlovento.

Por tanto, el significado económico del camino tuvo en principio una mayor importancia que el beneficio social de la población, como lo demuestra un informe redactado coincidiendo con la conclusión de las obras, el cual estimaba la amortización del camino antes de los cinco años debido a los beneficios de la explotación de los productos forestales. Por su parte, los be-

---

23. S. f. (1977): "Los túneles de carretera en España", *Carreteras y autopistas*, nº junio, Madrid, cfr. p. 18. Según este artículo, el túnel de Viella, en la N-230 de Tortosa a Francia por el Valle de Aragón, fue construido en 1948 con una longitud de 5.075 metros. En cualquier caso, el "Túnel de La Cumbre" fue el quinto construido en el Estado con una longitud superior a 500 metros (uno en La Gomera en 1938, dos en Huesca en 1945 y el último el de la provincia de Lérida).

neficios sociales, sanitarios y económicos de la población de Garafía –aunque importantes–, quedaban en un segundo plano<sup>24</sup>.

Coetáneamente a estas obras, la situación en la carretera de circunvalación era de continuo avance en los municipios de Barlovento, Tijarafe y Puntagorda, aunque condicionadas por las dificultades físicas, tal y como recoge el citado Informe:

“la prolongación del trazado a Garafía se proyectaba “por la zona baja del monte público, conocida por “Los Quintos”, en atención a la bondad de su topografía, y a la riqueza de los cultivos. Pero al llegar las obras a las inmediaciones del Barranco de Gallegos, el enorme coste de los desmontes, túneles y puente excepcional que exigía el paso de esta cuenca, determinó el acuerdo del Ministerio de Obras Públicas de dar preferencia al enlace de Garafía por la zona de Tijarafe y Puntagorda, paralizándose los trabajos de la zona oriental hasta la terminación en su día, de aquel enlace, lo que exigía un periodo de tiempo de unos 40 a 50 años”<sup>25</sup>.

Así pues, la Dirección General de Montes y los ayuntamientos de Barlovento y Garafía, teniendo conocimiento de la existencia de un proyecto del Cabildo Insular con objeto de enlazar Barlovento con el pago de Gallegos, se proponen continuar los trabajos desde Roque Faro hasta este último pago, a través de unos catorce kilómetros aproximadamente. Las obras, que comenzaron en abril de 1954, alcanzan el núcleo de Gallegos en 1959, conjuntamente con las que había ejecutado el Cabildo entre Barlovento y este pago. Por tanto podemos señalar dicho año como el de la conexión de la red de circunvalación Norte con Garafía, el más aislado de La Palma. No obstante, aún quedaba por realizar el tramo entre este último municipio y Puntagorda –en la carretera del Norte–, y que habría de esperar, también en pésimo estado, hasta 1971 en que se termina el último trozo desde Llano Negro al Barranco de Garome.

Si el camino forestal de Llano Negro a Barlovento permitió el enlace relativamente rápido del pueblo de Garafía con los restantes municipios de la carretera de circunvalación, no es menos cierto que las condiciones del trazado eran bastante precarias por varias razones, a saber:

---

24. *Informe sobre el Camino Forestal de Garafía a Barlovento*, Dirección General de Montes, Caza y Pesca Fluvial, XI/1959, legajo sin catalogar, Archivo de la Dirección General de Medio Ambiente, Santa Cruz de Tenerife. En este informe se destacaba la inversión de 7.727.583,62 pesetas en el camino forestal, los cuales serían fácilmente amortizados en un plazo máximo de cinco años como consecuencia de la sustitución de los animales de tiro y del transporte marítimo desde el Porís de Santo Domingo hasta Santa Cruz de La Palma. Además, la apertura del camino facilitaba el aprovechamiento de las brozas, pues su escaso valor por unidad impedía su extracción como consecuencia del coste superior del transporte con anterioridad al camino.

25. *Ibidem*.

1.- El trazado se adaptó en lo posible a los caminos de herradura anteriores.

2.- El ancho de la vía útil no sobrepasó los 3.50 metros (aunque con cinco apartaderos por kilómetro como término medio).

3.- El firme no sufrió ningún trato especial, pues la tierra fue recubierta simplemente con una capa de arena volcánica o “picón”.

Por su parte, la red de circunvalación Sur alcanza el núcleo principal de Puntagorda en 1962, con una calidad de trazado (siete metros de ancho), afirmado y obras de fábrica muy superiores al camino forestal del Norte.

Por lo que respecta a la carretera transversal, las obras sufren un importante impulso a raíz del II Plan de Desarrollo (1968-1971). Esta carretera, como decíamos más arriba, tenía la finalidad de reducir las distancias entre el espacio oriental y occidental de la Isla, disminuyendo así el coste del transporte entre los principales núcleos socioeconómicos.

En otro orden de cosas, la red principal de caminos carreteros es llevada a cabo –al igual que en las etapas anteriores–, por el Cabildo Insular. Éste es un periodo en el que el Cabildo pasa de conservar nueve caminos en 1950, a veintidós en 1969, duplicando así el kilometraje bajo su competencia. También es una etapa en la que el Cabildo realiza una mayor inversión de conservación en pesetas constantes que en los años anteriores, cuadruplicando las inversiones del último año con respecto a las de la década de los cincuenta. El aumento del tráfico y sus exigencias en el acondicionamiento y asfaltado de algunos caminos incidirá de manera notable en ello.

En definitiva, la justificación de la extensión de la red de caminos en este periodo la podríamos calificar en varios: 1.-vías de uso preferente para actividades agrícolas; 2.-servicio a núcleos demográficos; y 3.-servicio turístico o de ocio. En la mayoría de los casos los usos agrícolas y poblacionales de un camino suelen refundirse en una sola justificación, adaptando el trazado más convenientemente a cada uso.

No obstante, estamos ante una etapa en la que el despegue agrícola es importantísimo por varias causas, a saber:

1.- Las ayudas del Instituto Nacional de Colonización<sup>26</sup>.

2.- Las remesas de los emigrantes de América.

3.- La extensión de las obras de extracción y canalización del agua.

---

26. Según RODRÍGUEZ BRITO, W. (1982): *La agricultura en la isla de La Palma*, I.E.C.-C.S.I.C., La Laguna, 182 pp., cfr. p. 66-67, las ayudas del I.N.C. a la provincia de Santa Cruz de Tenerife hasta el año 1965 sólo fueron superadas por cuatro provincias del Estado. A su vez, de 1942 a 1964, casi el 38 por ciento de las ayudas totales de este Organismo al Archipiélago fueron invertidas en la isla de La Palma.

4.- Las facilidades para el uso de los medios de transporte en la movilización de las tierras de prestación, cementos, cales, bloques, mampostería, etc.

5.- Una mayor facilidad de transporte para los agricultores, los cuales pueden ahora desenvolver su vida en espacios más alejados, siendo transportados a las explotaciones en camiones (o con vehículo propio cuando éste se generalizan en los años sesenta).

6.- Un notable descenso de los costes de producción como consecuencia de la accesibilidad viaria y de la proliferación del transporte –mediante autocamión–, en los años cincuenta.

En efecto, la red de carreteras –y sobre todo la de caminos– va a potenciar dicha situación, caracterizada por un modelo de acumulación capitalista en principio atípico, si no se tiene un conocimiento empírico del valor que el agricultor palmero le otorga a la tierra, pues los beneficios agrarios en la emigración vuelven a tener un mismo fin en el espacio de expulsión, si bien ahora de la mano de las ayudas estatales, con una orientación mucho más capitalizada.

Por su parte, los numerosos proyectos turísticos o de ocio surgidos a raíz del elevado paro obrero en los años cuarenta y de las expectativas que el transporte exterior de pasajeros abría con la entrada en servicio del aeropuerto de Buenavista en 1956, incidieron decisivamente en el avance y terminación de algunas obras de carretera en las que la oferta de monte era el principal objetivo.

En cuanto al apartado de la extensión de los firmes especiales, que tiene su particular importancia en la organización de la red y del espacio, se lleva a cabo el asfalto desde la capital hasta Barlovento a fines de los años cincuenta y a lo largo de los sesenta, prolongándose incluso a los dos accesos de Puerto Espíndola desde Los Sauces –uno a cargo del Cabildo y, el otro, más tardíamente, por parte del Estado–. En efecto, la aplicación del betún asfáltico no se realiza coetáneamente, sino que ésta se lleva a cabo de la misma manera que en la carretera del Sur, es decir, actuando en aquellos trozos que constituían una travesía de un núcleo demográfico importante, al igual que en los tramos con una difícil y costosa conservación del macadam ordinario.

En el sector occidental de la Isla, las actuaciones se centran en el asfalto desde Los Llanos a Puntagorda en el segundo lustro de la década de los sesenta, es decir, una vez concluida la extensión del betún hasta Los Sauces. Efectuado éste, se comienza el tramo entre esta última población y Barlovento, respondiendo a una estructura demográfica y económica del territorio coincidentes con las necesidades de transporte. Por su parte, en este periodo se llevan a efecto varias reparaciones de firme asfáltico en el camino veci-



nal de Puerto Naos –bajo conservación del Cabildo–, por dos motivos principales: 1.- el paso de un importante tráfico pesado para la transformación de los terrenos agrícolas de la costa, al igual que el transporte de los *inputs* y *outputs* de las explotaciones; y 2.- los problemas de asentamiento del firme en el tramo reconstruido a raíz del Volcán de San Juan, el cual entró en erupción en 1949.

En resumen, el desarrollo de la red vial en el periodo 1950-1969 responde a las necesidades económicas del territorio, caracterizadas por una potenciación de la actividad agrícola y forestal casi en exclusividad. Por otro lado, la exigencia de enlazar los principales núcleos demográficos es otro de los objetivos de esta etapa, si bien el enlace con estas poblaciones, al tener una actividad mayoritariamente agraria, responden en mayor o menor medida al mismo fin. Por su parte, este es un periodo en el que ya no hay que considerar solamente la cantidad de kilómetros construidos, pues la demanda de calidad en la red comienza a contar con un mayor peso específico debido al espectacular incremento del parque móvil, incidiendo a su vez en la extensión de más de ochenta kilómetros de asfalto entre otros.

### 2.9. Política de consolidación y reformado de la red (1970-1991)

La etapa se desenvuelve en el contexto de los “Planes de desarrollo”, esto es, en su segunda y tercera fase, donde se estimulaba la construcción de autopistas y la fabricación de automóviles. En efecto, el “Tercer Plan” llegaba bajo la conciencia de haber superado los principales vestigios del subdesarrollo español, siendo ahora la actuación en el programa de Obras Públicas su principal objetivo para potenciar los sectores productivos<sup>27</sup>.

Si bien el “Programa de Autopistas Nacionales Españolas” (P.A.N.E.) –redactado en 1967–, no tuvo trascendencia en La Palma por la inexistencia de dichas vías, sí que lo tuvo la potenciación del transporte privado, condicionando las características de la infraestructura. Así pues, en estas dos décadas, el Estado y el Cabildo proyectan la construcción de un número de kilómetros muy inferior al de la década de los sesenta, siendo esto un claro síntoma de consolidación de lo proyectado en años anteriores mediante la mejora y acondicionamiento de la red. A su vez, si prescindimos de los proyectos redactados en los años sesenta y recibidos en la década siguiente, la diferencia alcanzaría cotas elevadísimas.

El “Tercer Plan de desarrollo” (1972-1975) se caracterizó por potenciar exclusivamente el eje viario entre Santa Cruz de La Palma y Los Llanos de

---

27. 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, cfr. p. 40.

Aridane, en detrimento del enlace de circunvalación Norte. En efecto, en la conclusión del estudio, solamente quedaba por realizar parte del asfaltado de la carretera de La Cumbre, planteándose además –entre este Plan y un hipotético cuarto (1976-1979)–, la construcción de la carretera de La Caldereta y otra desde El Drago a Buenavista, conectando con la vía de La Cumbre, siendo esta última la que se concluyó a principios de la década los ochenta<sup>28</sup>.

El Convenio de la Mancomunidad de Cabildos de la provincia de Santa Cruz de Tenerife con el Estado (octubre de 1977) es el que en cierta medida rompe con la dinámica tradicional de la potenciación del eje entre la capital y Los Llanos, al potenciar ciertas actuaciones en el Norte de la Isla. No obstante, hay que partir de la base de que la carretera de La Cumbre entró en servicio plenamente un año antes –con su total asfaltado– y, por otro, la construcción de la vía entre El Drago y Buenavista había comenzado a construirse al inicio del mismo año del Convenio. No en vano éste coincidía en el tiempo con la declaración de “Comarca de Acción Especial” de todo el Noroeste de la Isla, con atención preferente al reacondicionamiento de la red de caminos, sobre todo del asfaltado.

En 1979 el INECO redacta un “Plan Director de Transportes de Canarias”, bajo los auspicios de los nuevos Ministerios de “Obras Públicas y Urbanismo” por un lado, y de “Transportes, Turismo y Comunicaciones” por otro. El estudio surge sin una visión global de la ordenación del territorio en la isla de La Palma –al igual que en otras Islas–, a pesar de que uno de sus principales objetivos era contemplar “la relación del transporte con la ordenación del territorio y la economía en general”<sup>29</sup>.

En el año 1982, con la creación de la Comunidad Autónoma de Canarias, se acuerda la transferencia de la red bajo conservación del Estado al nuevo Organismo autonómico<sup>30</sup>, siendo ésta, junto con Baleares y la Comunidad foral vasco-navarra, las que han obtenido tal privilegio. Sin duda, las comunidades archipelágicas –al estar constituidas por un territorio discontinuo y separado del resto del Estado–, se vieron favorecidas por esta política que en principio no iba en contradicción con el “sistema integrado” de transporte, concebido desde los “Planes de desarrollo”.

---

28. *II Pleno del Consejo Económico Social Sindical de Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria, 1974, Tomo V, 170 pp., cfr. p. 125.

29. “Plan Director de transportes de Canarias, 1979”, en *El transporte regional en Canarias, III Jornadas de Estudios Económicos Canarios*, Secretariado de Publicaciones, colección Viera y Clavijo, n.º IV, Madrid, pp. 351-370, cfr. p. 351.

30. Según el artículo 29.13 de la *Ley Orgánica de 10/VIII/1982* sobre creación de la Comunidad Autónoma de Canarias, ésta adquiriría las competencias en materia de “carreteras y ferrocarriles y el transporte desarrollado por estos medios o por cable”.

Pues bien, después de que la Ley de Carreteras de 1974 dictaminase la redacción de un Plan en un plazo máximo de dos años, en 1984 llega el tan ansiado “Plan General de Carreteras”, más por problemas de titularidad tras la configuración del Estado de las Autonomías que por la voluntad política de crearlo<sup>31</sup>. A raíz de dicho “Plan” –en el que la Comunidad canaria quedaba exenta–, el Gobierno autonómico promulga un Decreto en 1985 por el que se recogía el mismo interés que en el resto del Estado, es decir, la creación de un propio “Plan de Carreteras”<sup>32</sup>. Dicho estudio de infraestructuras se concluye en diciembre de 1987 con una vigencia programada de ocho años, esto es, de 1988 a 1995 inclusive. Sin embargo, por diversos avatares políticos, el Plan no llegó a ser aprobado por el Parlamento, aunque su programa de actuación ha venido marcando las necesidades de nueva infraestructura y acondicionamiento en las Islas, aunque eso sí, con un retraso a veces considerable por la escasez presupuestaria.

En cuanto a las inversiones que el Plan preveía para La Palma, éstas iban encaminadas principalmente a los acondicionamientos y actuaciones singulares en la red, al igual que en el resto de las islas periféricas occidentales. En efecto, en La Palma la red vial está prácticamente perfilada –si no se producen cambios drásticos, y no deseados en el territorio–. Por tanto, los problemas planteados se refieren a actuaciones de mejora y modernización, destacando solamente una nueva infraestructura en campo abierto (Gallegos-Franceses).

Por último, la promulgación de la nueva “Ley de Carreteras” de mayo de 1991<sup>33</sup> anunciando un Plan de carreteras regional en el plazo máximo de dos años, intenta afrontar las necesidades infraestructurales de las Islas en los próximos años, poniendo especial hincapié en la terminación, acondicionamiento y conservación de las Carreteras de interés regional como es el caso de las carreteras de circunvalación, por la relevancia que tiene para La Palma. Para ello, la Ley contempla la posibilidad de declarar las carreteras de “interés regional” en “general” a los efectos de incluir la financiación de éstas en los Presupuestos Generales del Estado como compensación del hecho insular<sup>34</sup>.

---

31. BORRAJO SEBASTIÁN, J. y RUBIO ALFÉREZ, J. (1987): “La planificación de carreteras en España”, *Situación*, Servicio de Estudios del Banco de Bilbao, Vizcaya, pp. 95-113, cfr. p. 97.

32. *Decreto 366 de 01/X/1985 del Gobierno de Canarias*, B.O.C.A.C. de 09/X/1985.

33. *Ley 9/1991, de 8 de mayo de 1991 sobre “Carreteras de Canarias”*, B.O.C.A.C. de 15 de mayo.

34. *Ibídem*, Título primero, Artículo cuarto.

En resumen, el marco político y legislativo de este periodo estuvo determinado en un primer momento por los “Planes de desarrollo”. Posteriormente, el Plan de la Mancomunidad de Cabildos de 1977 con el Estado y el estudio de INECO de 1979 sobre las necesidades infraestructurales y de transporte en el Archipiélago, constituyó un proceso transitorio hasta la creación de la Comunidad Autónoma en la que ésta asume las competencias en materia de carreteras. La autonomía de las carreteras canarias trae como consecuencia la realización de un “Plan Regional de Carreteras” (no aprobado por el Parlamento), pero que puso de manifiesto las necesidades infraestructurales de cada isla. Así pues –ante este vacío legal–, surge la “Ley de Carreteras” de Canarias en 1991, con el objetivo de poner las bases, sobre todo en materia de financiación y ordenamiento jurídico, para la redacción de un futuro Plan de Carreteras autonómico.

### *2.9.1. La actual organización espacial de la red de carreteras*

La etapa comprendida entre 1970 y 1991 se caracteriza por el uso generalizado del transporte privado. Las nuevas exigencias de los vehículos y la demanda sin límites de accesibilidad, traen consigo el final de la vida útil de las carreteras más antiguas de la Isla, y también de aquellas que aún siendo recientes, carecen de firme asfáltico, o de un ancho, rasantes, etc., insuficientes. Por tanto, la limitación de la vida física, económica y técnica<sup>35</sup> se reúnen en este periodo bajo la característica común de las actuaciones puntuales, en la que el reacondicionamiento y la construcción de nueva infraestructura de enlace entre otras preexistentes juega un rol de trascendental importancia.

No obstante, aún en esta etapa –sobre todo en la década de los setenta–, el número de kilómetros construidos es bastante elevado como consecuencia de la recepción de más de cuarenta kilómetros en la carretera de acceso al Roque de Los Muchachos.

De este modo, podemos afirmar que a partir de 1980 sobre todo, las actuaciones –y las necesidades– en la red, van encaminadas al reacondicionamiento de un mayor número de kilómetros que al de la construcción. Este hecho queda perfectamente reflejado a raíz del “Plan Regional de Carreteras”, pues el porcentaje de inversión en actuaciones sobre nuevas vías no alcanza ni el 13 por ciento, mientras que el de kilómetros no supera el 2.

---

35. PALAZUELOS, M. A. (1971): “La selección de inversiones en los transportes. Su desarrollo en España”, *Revista de Economía Política*, nº 59, Madrid, pp. 31-49, cfr. p. 35.

CUADRO IV

INVERSIÓN Y ACTUACIÓN EN KILOMETRAJE POR PROGRAMAS  
SEGÚN EL “PLAN REGIONAL DE CARRETERAS” DE 1987  
EN LA PALMA

PROGRAMA	MILL. Ptas.		KMS.	
	CORRIENTES	%		%
Creación de infraestructura	3.876	89,14	87,17	28,74
• Desdoblamientos	450	10,35	1,48	0,49
• Nuevas carreteras	549	12,63	5,60	1,85
• Acondicionamientos	2.837	65,25	76,05	25,07
• Ac. Travesías y Vte. pobl.	40	0,92	4,04	1,33
Conservación	472	10,86	216,12	71,26
• Refuerzos	67	1,54	8,24	2,72
• Tratamientos superficiales	405	9,31	207,88	68,54
TOTAL	4,348	100,00	303,29	100,0

*Fuente:* Memoria del “Plan Regional de Carreteras de Canarias”, Consejería de Obras Públicas. 1987. cfr. pág. 202. Elaboración propia.

En cualquier caso, como obra más importante a principios de los años setenta destaca la finalización de la carretera de Circunvalación entre Llano Negro y el Barranco de Garome (Garafía). La vía completa el acceso del municipio de Garafía con el resto de la red, pues éste ya contaba con una pista forestal desde Llano Negro a Gallegos a finales de los años cincuenta. Desde entonces, la accesibilidad del municipio es mayor con el espacio occidental de la Isla que con el oriental, incrementándose aún más la diferencia a finales de los años setenta –en el marco del programa de “Comarca de acción especial”–, cuando la carretera entre el Barranco de Izcagua (linde natural de Puntagorda y Garafía) y Llano Negro, recibe el pavimento asfáltico. No obstante, el trazado totalmente plegado a los accidentes físicos, la escasez de vehículos y la carencia de firme asfáltico en un principio, debió limitar considerablemente los desplazamientos intermunicipales.

También corresponde a esta etapa la recepción de las obras de la carretera transversal de la Isla entre Buenavista y El Paso. Si bien éstas concluyeron en 1972, su uso generalizado no tiene lugar hasta que la carretera es dotada de un ancho acorde al tráfico, sobre todo en el tramo desde el túnel a El Paso, y se lleva a cabo el asfalto en su totalidad en 1976. Sin embargo, la intensidad media diaria en las proximidades de Fuencaliente en 1975 ya era

considerablemente menor a la de La Cumbre, siendo la diferencia al año siguiente más que sobresaliente<sup>36</sup>.

Por su parte, cabe decir que este periodo se caracteriza por una extraordinaria expansión del asfalto, incluso en aquellos tramos que habían estado en servicio desde la Segunda República, esto es, desde hacía cincuenta años. Así pues, las antiguas carreteras de circunvalación por el Sur (cruce de Buenavista-Los Llanos) y por el Norte (Santa Cruz de La Palma-Los Sauces), reciben entre 1982 y 1988 un nuevo pavimento, esta vez de aglomerado asfáltico.

A su vez, el Cabildo Insular entre 1977 y 1982 –bajo el programa de “Comarca de Acción Especial” del Noroeste–, asfalta por primera vez casi 42 kilómetros entre los municipios de Garafía y Barlovento, algunos de ellos con aglomerado asfáltico.

En el resto de la red, el Cabildo actúa selectivamente en aquellos caminos bajo su conservación –o incluso en otros de tutela municipal–, hasta el punto de que al finalizar el año 1991, tan sólo el 24 por ciento de los 273 kilómetros que componen la red de la Institución insular, no habían recibido aún el pavimento de betún asfáltico.

Por lo que respecta a la Consejería, ésta ha venido repavimentando con aglomerado asfáltico las carreteras bajo su competencia –previo reacondicionamiento de la misma–, como es el caso de las citadas vías entre la capital y Los Llanos, entre esta última y El Puerto de Tazacorte, y el tramo desde la capital a Tenagua, con prolongación a La Galga y Los Sauces. En efecto, en algunas vías el reacondicionamiento ha supuesto un movimiento de tierras muy superior al de la construcción original, pues aunque la plataforma –para el caso del tramo de la capital a Tenagua–, haya pasado de los seis a nueve metros (doce metros en los tramos de carril lento), aumentando por tanto tres y seis metros, éstos se han realizado inevitablemente hacia el interior de la vía, esto es, donde el talud alcanza una altitud notable<sup>37</sup>.

---

36. Según datos facilitados por la “Sección de aforos” de la Consejería de Obras Públicas, Santa Cruz de Tenerife, la I.M.D. en el municipio de Fuencaliente (sector oriental) en 1975 era de 637 vehículos, mientras que tras pasada la entidad de Botazo en la carretera de La Cumbre, el número de éstos ascendía a 921. En 1976, la diferencia aumentó considerablemente, pues el trayecto de circunvalación Sur descendió, quedando en 579 vehículos, y el de La Cumbre se incrementó de forma extraordinaria, pues alcanzó los 1.554.

37. Según la Memoria del Proyecto de modificado en la variante C-830. P.K. 1.5-8.0, suscrito por D. José María Maya Cáceres, VIII/1985, legajo 92, Archivo II de la Consejería de Obras Públicas, Santa Cruz de Tenerife, la obra tenía un presupuesto de contrata de algo más de 796 millones de pesetas, lo que significa unos 123 millones/km. (189 millones de 1992), es decir, la carretera comarcal con el presupuesto/km. en fase de acondicionamiento más elevado de todo el Estado. A su vez, los movimientos de tierra de este tramo de 6.5 kilómetros, superaron a los de toda la carretera desde la capital a Barlovento con una longitud de 41 kilómetros, pues el primero alcanzó casi los 1.500 millones de metros cúbicos, mientras que toda la carretera no llegó siquiera al millón de metros cúbicos.

En cuanto a la planificación futura de nuevas carreteras y el acondicionamiento de las existentes, éstas han seguido a grosso modo las necesidades básicas apuntadas por el “Plan Regional de Carreteras” de 1987. Así, las obras principales objeto de consideración en el Plan han estado marcadas por la accesibilidad como factor determinante de las diversas actuaciones: 1.- cierre de la circunvalación Norte; 2.- acondicionamiento de la C-330 desde Tenagua a Los Sauces; y 3.- accesos a Santa Cruz de La Palma.

En conclusión, la organización espacial de la red de carreteras en el periodo 1970-1991, responde a un hecho común con el resto del Estado: la expansión del parque automovilístico y la polarización económica y demográfica en torno al eje Santa Cruz de La Palma-Valle de Aridane, trayendo consigo la construcción y acondicionamiento de multitud de tramos. Así pues, a comienzos de la primera década concluyen las obras de La Cumbre, recondicionándose a finales de la otra para absorber el importante flujo de vehículos; a su vez, la accesibilidad por la costa entre el Este y el Oeste (por el Sur) también ha venido siendo objeto de consideración, aunque con alternativas encontradas. Por su parte, la tardía extensión de la red de carreteras en el espacio septentrional y su acondicionamiento, ha favorecido un desequilibrio con el resto de la Isla, pudiendo responder ello a una secuela de la evolución histórica<sup>38</sup>. Solamente los impulsos de los programas de desarrollo integral van a contribuir en el futuro a disminuir “parcialmente” tales diferencias si los programas se cumplen.

### 3. CONCLUSIONES

La extensión de la red de carreteras de la isla de La Palma es producto de la evolución endógena de la Isla, al igual que de las sucesivas políticas de construcción a nivel estatal. De esta articulación surge un modelo de red vial a lo largo de la historia, condicionando los desequilibrios espaciales. Así, mientras los espacios central y meridional de la Isla ya contaban en 1910 con una carretera que los enlazaba con la capital; la comarca septentrional permanecía totalmente aislada y dependiendo sólo de los embarcaderos y caminos de herradura. No obstante, al finalizar el siglo XIX, La Palma tenía un retraso acumulado de casi cincuenta años en cuanto a kilómetros de carreteras construidas por km<sup>2</sup>. en relación al conjunto del Estado.

En cualquier caso, no sería hasta la creación de la “Junta Administrativa de Obras Públicas de Santa Cruz de Tenerife”, en 1927, cuando los trámites, construcción y conservación de las carreteras se agilizan al máximo. Este hecho motivó que en los años de la II República de recesión económica a ni-

---

38. WOLKOWITSH, M. (1988): “Les orientations de la géographie des transportés” *Annales de Géographie*, nº 509, Armand Colin, París, pp. 1-18, cfr. p. 5.

vel nacional e internacional–, fuesen por contra muy prolíficos en Canarias en cuanto a carreteras proyectadas y recibidas. Ya en la Posguerra, también continuó dicha tendencia, condicionada principalmente como medio de propaganda política del régimen y para solventar las altas tasas de paro, sobre todo de manos del Cabildo Insular que ya había comenzado la construcción de algunos caminos en los años veinte.

Además, el periodo republicano también fue vital en la historia de las carreteras de La Palma, pues en éste asistimos ya a un modelo de organización territorial basado en un intento de consolidar el sistema de comunicaciones con todos los principales núcleos demográficos de los municipios, ya fuese a través de la red de circunvalación, o mediante la red secundaria como afluente de aquélla. Así, mientras el Estado se hace cargo de la red de circunvalación, el Cabildo asume las competencias de la red secundaria.

Por su parte, la red de carreteras en los años cincuenta y sesenta de la actual centuria responde a las necesidades socioeconómicas del territorio, caracterizadas por una potenciación de los enlaces con los núcleos demográficos por un lado y el desarrollo de la actividad agrícola y forestal por otro. En cualquier caso, éste es un período en el que ya no hay que considerar solamente la cantidad de kilómetros construidos, sino también las características de la red, pues la demanda de calidad comienza a contar con un mayor peso específico como consecuencia del incremento del parque móvil, de la velocidad media, etc. Así pues, en estos años, la red recibe el asfalto por primera vez en casi un centenar de kilómetros.

Desde los años setenta, el marco político y legislativo de la construcción de carreteras estuvo condicionado en un primer momento por los “Planes de desarrollo”. Posteriormente, el Plan de la Mancomunidad de Cabildos de la provincia occidental con el Estado (1977), y el estudio del INECO de 1979 sobre las necesidades infraestructurales y de transporte en el Archipiélago, constituyó un proceso transitorio hasta la creación de la Comunidad Autónoma en la que ésta asume la competencia en materia de carreteras. Sin embargo, los problemas de financiación motivados por el carácter ultraperiférico de la región (discontinuidad geográfica, baja renta *per capita*, etc.), además de su accidentada topografía, son los principales problemas a los que se enfrenta la red, más en el tema de su reacondicionamiento que en la construcción de nueva infraestructura. Ante este marco teórico, podemos afirmar que las inversiones directas del Estado (o vía FEDER de la CEE, o Fondo de Compensación Interterritorial por ejemplo), son el principal pilar que está condicionando el desarrollo de la Comunidad Autónoma Canaria –y de La Palma en particular–.



#### 4. APÉNDICE ESTADÍSTICO

### CUADRO I

## CARACTERÍSTICAS EN LA RECEPCIÓN PROVISIONAL DE LAS PRINCIPALES OBRAS DE RED VIARIA REALIZADAS EN LA PALMA (31/XII/1992)

<i>Carretera</i>	<i>Fecha</i>	<i>Longitud</i>	<i>Ancho (ms)</i>	<i>Enclave terminación</i>	<i>Municipio</i>	<i>Financiación</i>
S/C Palma -Puntagorda (sur), C-832						
Trozo 1.º	02/06/1879	7030,00	6,00 (4,50 firme)	Cruce Buenavista	Breña Alta	Estatal
Trozo 2.º	17/09/1889	5895,15	6,00 (4,50 "	) Camino de Las Mesitas	Breña Alta	Estatal
Trozo 3.º	16/04/1889	5060,46	6,00 (4,50 "	) El Calvario	Mazo	Estatal
Trozo 4.º	28/06/1990	7026,18	6,00 (4,50 "	) Puente Roto	Mazo	Estatal
Trozo 5.º	03/02/1902	8125,54	6,00 (4,50 "	) Los Canarios	Fuencaliente	Estatal
Trozo 6.º	26/04/1903	8893,04	6,00 (4,50 "	) Mendo	Llanos de A. (Los)	Estatal
Trozo 7.º	21/02/1908	7692,60	6,00 (4,50 "	) Los Campitos	Llanos de A. (Los)	Estatal
Trozo 8.º	11/05/1911	5924,90	6,00 (4,50 "	) Núcleo municipal	Llanos de A. (Los)	Estatal
Trozo 9.º	27/05/1942	5963,38	6,00 (4,50 "	) Las Angustias	Llanos de A. (Los)	Estatal
Trozo 10.º	26/05/1942	6801,00	6,00 (5,50 "	) El Time	Tijarafe	Estatal
Trozo 11.º	21/10/1939	5622,50	6,00 (5,50 "	) El Jesús	Tijarafe	Estatal
Trozo 12.º	28/11/1941	1965,70	6,00 (5,50 "	) Candelaria	Tijarafe	Estatal
Trozo 13.º	25/11/1947	1257,76	7,00 (6,50 "	) Bco. del Aserradero	Tijarafe	Estatal
Trozo 14.º	1949?	1096,99	7,00 (6,50 "	) Bco. del Aserradero	Tijarafe	Estatal
Trozo 15.º	06/06/1952	315,46	7,00 (6,50 "	) Aguatavar	Tijarafe	Estatal
Trozo 16.º	1955?	1083,34	7,00 (6,50 "	) Bco. del Tanque	Tijarafe	Estatal
Trozo 17.º	1956?	815,41	7,00 (6,50 "	) Bco. de Flamenco	Tijarafe	Estatal
Trozo 18.º	1958?	1177,19	7,00 (6,50 "	) Los Chavocos	Tijarafe	Estatal
Trozo 19.º	1958?	543,90	7,00 (6,50 "	) El Pino de Garome	Puntagorda	Estatal
Trozo 20.º	16/08/1968	1030,53	7,00 (6,50 "	) Bco. del Roque	Puntagorda	Estatal
Trozo 21.º	25/04/1996	1490,43	7,00 (6,50 "	) Bco. de Las Piñas	Puntagorda	Estatal
S/C Palma -Puntagorda (norte), C-830						
Trozo 1.º	24/09/1930	6452,00	5,50 (4,50 firme)	Tenagua	Puntallana	Estatal
Trozo 2.º	30/07/1931	4675,76	5,50 (4,50 "	) Núcleo municipal	Puntallana	Estatal
Trozo 3.º	29/11/1932	5973,20	6,00 (5,50 "	) La Galga	Puntallana	Estatal
Trozo 4.º	22/10/1937	5041,20	6,00 (5,50 "	) San Juan	S. Andrés y Sauces	Estatal
Trozo 5.º	26/05/1942	5286,30	6,00 (5,50 "	) Los Sauces	S. Andrés y Sauces	Estatal
Trozo 6.º	26/05/1942	2964,50	6,00 (5,50 "	) Bco. de la Plata	Barlovento	Estatal
Trozo 7.º	02/06/1952	6228,75	7,00 (6,50 "	) Núcleo municipal	Barlovento	Estatal
Trozo 8.º	02/06/1952	3264,64	7,00 (6,50 "	) Llanada de Bona	Barlovento	Estatal
Trozo 9.º	02/06/1952	403,47	7,00 (6,50 "	) Las Mimbreras	Barlovento	Estatal
Trozo 10.º	02/06/1952	265,56	7,00 (6,50 "	) Las Mimbreras	Barlovento	Estatal
Mimbreras-Llano de Las Ovejas						
1.ª Fase	25/04/1968	1420,35	4,00		Barlovento	C.I.
2.ª Fase	22/02/1973	1434,90	4,00		Barlovento	C.I.
3.ª Fase	15/10/1970	849,99	4,00		Barlovento	C.I.
4.ª Fase	10/12/1970	1134,15	4,00	Llano de Las Ovejas	Barlovento	C.I.
Barlovento-Gallegos (por La Tosca)	1959?	8203,46	4,00	Gallegos	Barlovento	C.I.
Gallegos-Franceses	1989	5400,00	9,00 (7,00 firme)	Franceses	Garafía	Estatal
LLano Negro-Gallegos						
1.ª Fase	1950?	8157,00	4,00 (3,50 firme)	Roque Faro	Garafía	D.G. Montes
2.ª Fase	1959	14474,54	4,00 (3,50 "	) Gallegos	Barlovento	D.G. Montes
Circunvalación Norte-Franceses	1965?	8796,16	5,00 (4,00 firme)	Franceses	Garafía	

<b>Llano Negro-Baco. Garome</b>							
1.ª Fase	1969?	4500,00	5,00 (4,00 firme)	Bco. Briestas	Garafia	C.I.	
2.ª Fase	1971?	2689,80	5,00 (4,00 " )	Bco. Izcagua	Garafia	C.I.	
3.ª Fase	1970	8146,24	5,00 (4,00 " )	Bco. Garome	Puntagorda	C.I.	
Tricitas-Sto. Domingo	15/01/1979	10300,00	7,00 (6,00 firme)	Sto. Domingo	Garafia	C.I.	
Sto. Domingo-Prois	28/02/1951	2657,50	5,00	Bco. Fernando Porto	Garafia	Estatal	
Sto. Domingo-Llano Negro	18/02/1951	7754,11	5,00 (4,50 firme)	Llano Negro	Garafia	Estatal	
Bco. de Las Piñas-Izcagua	1973?	2684,66	7,00 (6,50 " )	Izcagua	Garafia	Estatal	
<b>Buenavista-El Paso (TF-812)</b>							
Trozo 1.º	24/11/1947	2680,00	6,00 (5,50 firme)	Botazo	Breña Alta	Estatal	
Trozo 2.º	27/07/1958	835,90	6,00 (5,00 " )	Botazo	Breña Alta	Estatal	
Trozo 3.º	1958	804,34	6,00 (5,00 " )	Bco. de Las Lajas	Breña Alta	Estatal	
Trozo 4.º	1958	235,17	6,00 (5,00 " )	Bco. de Las Lajas	Breña Alta	Estatal	
Trozo 5.º	1959?	201,95	6,00 (5,00 " )	Bco. de Las Lajas	Breña Alta	Estatal	
Trozo 6.º	10/01/1972	5096,22	8,00 (6,00 " )	Bco. de La Zarcita	Breña Alta	Estatal	
Trozo 7.º	1956?	411,82	6,00 (5,00 " )	Lomo de La Zarcita	Breña Alta	Estatal	
Trozo 8.º	27/07/1958	1719,10	6,00 (5,00 " )	Salida Túnel Cumbre	Paso (El)	Estatal	
Trozo 9.º	1952	1634,64	6,00 (5,00 " )	Llano de Las Cuevas	Paso (El)	Estatal	
Trozo 10.º	04/06/1951	4928,97	6,00 (5,50 " )	Núcleo municipal	Paso (El)	Estatal	
Cuatro Caminos-El Paso	1915?	2550,00	5,00 (4,00 " )	Núcleo municipal	Paso (El)	Estatal	
TF-8120-Refugio El Pilar	1948	6900,00	5,00 (4,50 firme)	Refugio de El Pilar	Paso (El)	ICONA	
Refugio Pilar-Los Roques (Cumbre)	1960	5500,00	4,00	Los Roques	Paso (El)	ICONA	
<b>TF-812-La Cumbrecita (Valencia)</b>							
Trozo 1.º	18/06/1948	2139,88	5,50 (4,50 firme)		Paso (El)	C.I.	
Trozo 2.º	17/11/1954	2705,265,00	(4,50 firme)		Paso (El)	C.I.	
Trozo 3.º	07/1962	776,47	4,40		Paso (El)	C.I.	
Trozo 4.º	06/03/1971	897,90	4,00		Paso (El)	C.I.	
Trozo 5.º	31/03/1973	743,59	4,00		Paso (El)	C.I.	
Trozo 6.º	1973	752,45	4,00	La Cumbrecita	Paso (El)	C.I.	
Subida a La Cumbrecita (Riachuelo)	1955	7900,00	5,00 (4,50 firme)	La Cumbrecita	Paso (El)	ICONA	
<b>El Paso-S. Nicolás</b>							
Trozo 1.º	27/05/1958	1979,836,00	(5,00 firme)	Tacande Abajo	Paso (El)	C.I.	
Trozo 2.º	16/11/1965	3788,88	6,00 (5,00 " )	S. Nicolás	Paso (El)	C.I.	
<b>Plaza las Nieves-Buenavista</b>							
Trozo 1.º	21/02/1938	1668,60	5,00 (4,00 firme)	San Vicente	S/C de La Palma	C.I.	
Trozo 2.º	1927?	2371,82	4,00	Buenavista	Breña Alta	C.I.	
S/C de La Palma-Las Nieves	31/01/1933	3405	5,00 (4,00 firme)	Las Nieves	S/C de La Palma	C.I.	
<b>La Dehesa-El Morro (por Mirca)</b>							
Trozo 1.º	06/1951	1997,60	6,00 (5,00 firme)	Mirca	S/C de La Palma	C.I.	
Trozo 2.º	1951?	3348,28	6,00 (5,00 " )	El Morro	S/C de La Palma	C.I.	
<b>Mirca-Hoya Grande (Roque Muchachos)</b>							
Trozo 1.º	1956?	2183,55	6,00 (5,00 firme)	Casas de Los Álamos	S/C de la Palma	ICONA	
Trozo 2.º	1973	8148,00	4,00		S/C de la Palma	ICONA	
Trozo 3.º	1973	2997,00	4,00		S/C de la Palma	ICONA	
Trozo 4.º	1974	3695,00	4,00		S/C de la Palma	ICONA	
Trozo 5.º	1975	5255,00	4,00		S/C de la Palma	ICONA	
Trozo 6.º	1975	3510,00	4,00	Lomo de Las Vacas	S/C de la Palma	ICONA	
Trozo 7.º	1976	10600,00	5,00	Lomo de Las Vacas	Garafia	ICONA	
Trozo 8.º	1979	10500,00	4,50		Garafia	ICONA	
Trozo 9.º	1980	1900,00	7,00 (6,00 firme)	Hoya Grande	Garafia	C.I.	
Buenavista-Mirador Concepción	1938?	325,30	6,50 (5,00 firme)	Mirador Concepción	S/C de La Palma	C.I.	
<b>Martín Luis-Costa Puntallana</b>							
Trozo 1.º	17/11/1954	1437,14	6,00 (5,00 firme)		Puntallana	C.I.	
Trozo 2.º	20/12/1978	3113,41	7,00 (6,00 " )		Puntallana	C.I.	
Trozo 3.º	19/95/1982	1558,10	7,00 (6,00 " )	La Costa	Puntallana	C.I.	
Puntallana-Costa (Bajamar)	1975?	6070,00	?	La Costa	Puntallana	Inic. Priv.	
Acceso Cubo de La Galga	17/10/1960	2301,50	5,00 (4,50 firme)	Cubo de La Galga	Puntallana	C.I.	

Los Sauces-Pto. Espíndola	07/08/1934	4446,67	6,00 (4,50 firme)	Pto. Espíndola	S. Andrés y Sauces Estatal
Cruzchiquita-Bermúdez (S. Andrés)	1953?	3377,63	6,00 (5,00 firme)	Bermúdez	S. Andrés y Sauces C.I.
Acceso a Los Tilos	1960?	2935,24	5,00 (4,00 firme)	Los Tilos	S. Andrés y Sauces C.I.
Barlovento-Cabezadas					
Trozo 1.º	09/1954	2354,95	5,00 (4,50 firme)	Mtña. Marantes	Barlovento C.I.
Trozo 2.º	1958?	1887,52	5,00 (4,50 " )	Las Cabezadas	Barlovento C.I.
C-832-La Punta de Tijarafe					
Trozo 1.º	19/11/1956	4327,41	5,00 (4,50 firme)	Janero	Tijarafe C.I.
Trozo 2.º	19/11/1956	1296,57	5,00 (4,50 " )	La Punta	Tijarafe C.I.
Trozo 3.º	?	176,00	5,00 (4,50 " )	La Punta	Tijarafe Inc. Pr.
Punta Tijarafe-Bco. Jurado (C-832)	13/11/1978	6900,00	5,50 (5,00 firme)	Bco. Jurado	Tijarafe C.I.
Acceso a Las Angustias	10/01/1946	290,15	7,00 (5,00 firme)	Las Angustias	Llanos de A. (Los) C.I.
Llano de Argual-Pto. de Tazacorte	14/10/1935	5824,50	6,00 (4,50 firme)	El Puerto	Tazacorte Estatal
Los Llanos-Pto. Naos					
Trozo 1.º	09/12/1935	5104,30	5,00 (4,50 firme)	Todoque	Llanos de A. (Los) C.I.
Trozo 2.º	1970?	2674,60	5,00 (4,50 " )	El Remo	Llanos de A. (Los) Inc. Pri.
Pto. Naos-El Remo					
Trozo 1.º	1946	2197,08	5,00 (4,50 firme)	Charco Verde	Llanos de A. (Los) C.I.
Trozo 2.º	1970?	2674,60	5,00 (4,50 " )	El Remo	Llanos de A. (Los) Inc. Pri.
La Laguna-S. Borondón	21/02/1938	4271,69	5,00 (4,00 firme)	S. Borondón	Tazacorte C.I.
Cementerio Tazacorte-Todoque					
Trozo 1.º	27/05/1958	3064,56	6,00 (5,00 firme)	Mtña. Todoque	Tazacorte C.I.
Trozo 2.º	1965?	1176,02	6,00 (5,00 " )	Todoque	Llanos de A. (Los) C.I.
Todoque-San Nicolás					
Trozo 1.º	30/06/1980	2544,75	7,00 (6,00 firme)	Hoyo de Las Norias	Llanos de A. (Los) C.I.
Trozo 2.º	04/05/1983	2191,83	7,00 (6,00 " )	S. Nicolás	Paso (El) C.I.
Los Canarias-Los Quemados	16/11/1933	3863,87	5,00 (4,00 firme)	Los Quemados	Fuencaliente C.I.
Los Canarias-Punta Banco (Las Indias)					
Trozo 1.º	25/02/1938	2387,62	5,00 (4,00 firme)	Las Indias	Fuencaliente C.I.
Trozo 2.º	1951	7142,64	5,00 (4,50 " )	Punta Banco	Fuencaliente C.I.
Los Canarias-Faro (Las Caletas)					
Trozo 1.º	17/09/1954	2882,87	5,00 (4,50 firme)	Las Caletas	Fuencaliente C.I.
Trozo 2.º	1964?	6720,99	5,00 (4,50 " )	Mtña. del Viento	Fuencaliente C.I.
Trozo 3.º	1968?	4996,14	5,00 (4,50 " )	Faro	Fuencaliente C.I.
S/C Palma Mtña. Breña (Bajamar)	1922?	8963,85	6,00 (4,50 firme)	Mtña Breña	Breña Baja Estatal
La Polvasera-Puente Roto (Hoyo Mazo)					
Trozo 1.º	21/02/1938	3276,24	5,00 (4,00 firme)	Lodero	Mazo C.I.
Trozo 2.º	14/01/1950	5253,13	6,00 (4,50 " )	Las Crucitas	Mazo C.I.
Trozo 3.º	14/01/1950	3853,90	6,00 (4,50 " )	Puente Roto	Mazo C.I.
Hoyo de Mazo-Aeropuerto de Mazo					
Trozo 1.º	1966	2453,10	6,00 (5,00 firme)		Mazo C.I.
Trozo 2.º	1968	576,56	6,00 (5,00 " )		Mazo C.I.
Trozo 3.*	1969	874,20	6,00 (5,00 " )	Aeropuerto de Mazo	Mazo C.I.
El Drago-Aeropuerto de Mazo	07/04/1973	4418,63	9,00 (7,00 firme)	Aeropuerto de Mazo	Mazo Estatal
TF-814-Cumbre (por S. Isidro)					
Trozo 1.º	11/11/1963	3209,56	6,00 (5,00 firme)	La Tavesía	Breña Alta C.I.
Trozo 2.º	1968	9290,44	6,00 (5,00 " )	C. Forestal (Cumbre)	Breña Alta C.I.
S. Pedro-S. Antonio (Zumacal)	09/07/1940	3729,88	5,00 (4,50 firme)	S. Antonio	Breña Alta C.I.
El Drago-Buenavista	27/01/1981	7150,00	8,00 (6,00 firme)	Buenavista	Breña Alta Estatal
Enlace Grama-Zumacal	24/12/1982	134,00	8,50 (7,00 firme)	El Molino	Breña Alta C.I.
Acceso a Los Cancajos	1943	1400,00	6,00	Los Cancajos	Breña Alta Del. G.

FUENTE: Varios legajos, archivos de la Consejería de Obras Públicas, *Santa Cruz de Tenerife* y *Archivo de la Sección de Obras y Vías*, Santa Cruz de La Palma. Elaboración propia.

CUADRO II

**KILÓMETROS DE CARRETERAS PROYECTADOS, RECIBIDOS  
PROVISIONALMENTE Y BAJO CONSERVACIÓN DEL ESTADO  
Y DEL CABILDO INSULAR EN LA ISLA DE LA PALMA  
POR DÉCADAS**

<i>Décadas</i>	<i>Kms. proyectados</i>	<i>%</i>	<i>Kms. recibidos</i>	<i>%</i>	<i>% de Km. proyectado</i>
1870-1879	7,030	1,81	7,030	1,81	100,00
1880-1889	10,956	2,82	10,956	2,82	100,00
1890-1899	40,701	10,47	-	0,00	0,00
1900-1909	19,603	5,04	31,737	8,16	161,90
1910-1919	38,728	9,96	8,475	2,18	21,88
1920-1929	31,611	8,13	11,336	2,92	35,86
1930-1939	42,701	10,98	76,710	19,73	179,64
1940-1949	61,273	15,76	56,798	14,61	92,70
1950-1959	38,795	9,98	66,134	17,01	170,47
1960-1969	59,256	15,24	48,658	12,51	82,11
1970-1979	21,431	5,51	43,743	11,25	204,11
1980-1989	16,726	4,30	27,234	1,00	162,82
<b>TOTAL</b>	<b>388,81</b>	<b>100,00</b>	<b>388,811</b>	<b>100,00</b>	

FUENTE: Archivos de la Consejería de Obras Públicas, Santa Cruz de Tenerife. Y Archivo de Obras y Vías, Cabildo Insular de La Palma. Elaboración propia.

CUADRO III

PRESUPUESTOS DE CONSERVACIÓN DE LA RED DE CAMINOS  
DEL CABILDO INSULAR DE LA PALMA (1934-1971)

Años	Kms. Conservados	Nº Caminos	Inversión	Inversión/Km.	Ptas. de 1.989
1934	6,05	2	11000	1818,18	115598,06
1935	9,91	3	S.D.	S.D.	-
1936	19,67	4	11429	581,04	36919,86
1937	19,67	4	11429	581,04	36796,10
1938	19,67	4	16000	813,42	51239,77
1939	19,67	4	16000	813,42	50996,55
1940	31,29	8	18045	576,69	35942,20
1941	34,92	9	19206	550,00	33988,90
1942	34,92	9	S.D.	S.D.	-
1943	34,92	9	S.D.	S.D.	-
1944	34,92	9	19850	568,00	30574,04
1945	34,92	9	30000	859,10	47651,70
1946	34,92	9	30000	859,10	36011,75
1947	34,92	9	S.D.	S.D.	-
1948	34,92	9	S.D.	S.D.	-
1949	34,92	9	40000	916,38	29144,55
1950	34,92	9	40000	916,38	26379,83
1951	34,92	9	60000	1715,38	45093,91
1952	51,73	12	60000	1307,18	34974,91
1953	51,73	12	75000	1449,87	34702,64
1954	51,73	12	75000	1449,87	37682,12
1955	51,73	12	100000	1933,16	48309,67
1956	60,13	15	S.D.	S.D.	-
1957	65,75	16	175000	2661,47	56825,05
1958	65,75	16	215000	3269,81	61449,54
1959	70,80	18	250000	3531,20	61531,16
1960	70,80	18	250000	3531,20	60609,52
1961	70,80	18	400000	5649,92	95178,55
1962	70,80	18	600000	8474,89	124343,58
1963	70,80	18	S.D.	S.D.	-
1964	74,01	19	650000	8782,96	120308,98
1965	77,80	20	1255000	16131,97	195584,00
1966	77,80	20	1255000	16131,97	192567,32
1967	84,08	22	1375000	16353,51	175440,45
1968	84,08	22	1550000	18434,46	188455,48
1968	84,08	22	S.D.	S.D.	-
1970	84,08	22	2000000	23786,92	224905,32
1971	84,08	22	2000000	23786,92	207636,02

FUENTE: *Varios legajos, Archivo de Obras y Vías*, Cabildo Insular de La Palma, Santa Cruz de La Palma. Elaboración propia.

GRÁFICO I

ESTADO CONSTRUCTIVO DE LAS CARRETERAS DE LA PALMA  
EN DIVERSOS AÑOS



GRÁFICO I (Continuación)

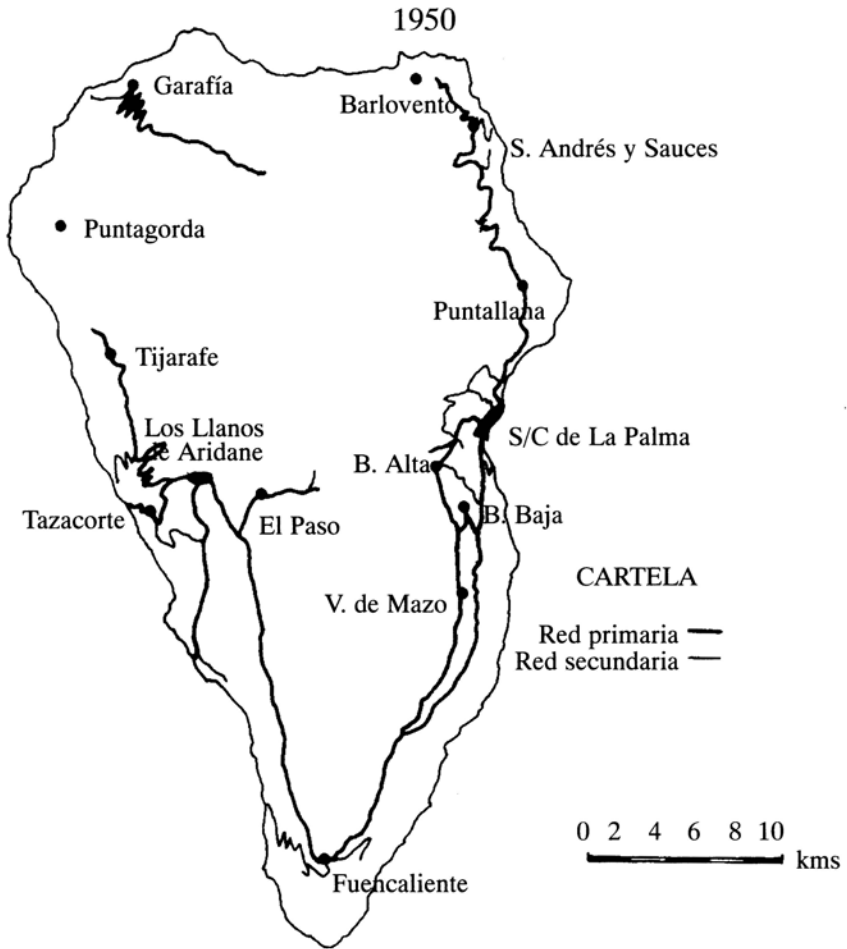


GRÁFICO I (Continuación)

