

## *La carretera de Las Palmas de Gran Canaria a la ciudad de Telde. El instrumento del progreso y desarrollo de la zona sur-este de la Isla*

Germán JIMÉNEZ MARTEL

### INTRODUCCIÓN

Las vías de comunicación terrestres son los instrumentos fundamentales para comprender la evolución económica y social de los pueblos. A través de ellos las sociedades intercambian no solo productos sino también ideas. Permiten así reemplazar los conocimientos antiguos por otros modernos.

La historia de estas vías comienza en Canarias con las veredas y sendas de la época prehispanica. Ya desde este periodo constan datos de Telde como punto de contacto entre el Norte y Sur de Gran Canaria. Estos caminos son reutilizados posteriormente por los castellanos tras la conquista de la isla. También se abren otros nuevos acorde a las necesidades de la emergente sociedad preindustrial que llegaba de Europa.

El siglo XVI trae consigo la explotación de la caña de azúcar y con ella surgirán los caminos reales, destacando el de Las Palmas de Gran Canaria a Telde. A medida que transcurrían los cambios económicos, la red de caminos se jerarquizaba según la importancia productiva del lugar. Ello daría lugar a los caminos vecinales, siendo los municipios interesados los responsables de su mejora y acondicionamiento. Pervivirían hasta mediados de la centuria decimonónica. Este periodo genera una abundante riqueza legislativa para tan importante tema. El deseo de modernizar las tierras de España, y lograr así la vertebración de una nación atrasada por largas etapas de conflictos internos y externos, incentivó la creación de instrumentos que permitieran la construcción de modernas carreteras.

El presente trabajo tiene como objetivo primordial el estudio histórico de la carretera de Las Palmas de Gran Canaria a la ciudad de Telde. No obstante, comienza con una *síntesis evolutiva de los caminos* en la localidad teldense y

la mejor comprensión del estado de la cuestión. El siguiente apartado lo compone *la mejora y acondicionamientos de los caminos vecinales* que conectaban la ciudad capitalina y Telde. Finalmente, se aborda la *construcción de la carretera*, dedicándole una especial atención *al puente de los Siete Ojos* como obra más emblemática. Profundizo así mismo en el conjunto de acontecimientos políticos, sociales y económicos que acompañaron tan largo proceso constructivo.

La abundancia de textos citados es debido a la importancia y la riqueza de los datos aportados en tales documentos, pero también a lo novedoso de algunos de ellos. Por otra parte notifico al lector que he actualizado la ortografía según las actuales normas de la Real Academia Española, aunque respetando absolutamente su contenido.

## SÍNTESIS EVOLUTIVA DE LA RED DE CAMINOS EN TELDE

El modelo de poblamiento va a influir en la red de caminos desde los *tiempos prehispanicos*. En la sociedad ganadera y agrícola de la antigua Gran Canaria surgirán los principales asentamientos en las zonas del litoral costero. Destacan desde el principio los núcleos de Gáldar y Telde, que eran también los más importantes centros de poder político y administrativo en la Isla.

Esos primitivos caminos consistían en una serie de sendas o veredas, y tomaban como primera referencia los cauces de los barrancos. De esta manera, Telde se comunicaba con el Norte por Tamaraceite; con la montaña de Utiaca y Tejada. Por el Sur con Agüimes, bifurcándose hacia el interior hasta Tirajana y por la costa hasta Arguineguín<sup>1</sup>.

Entre las referencias escritas relativas a los caminos en Telde está la de Ben-Farrouck en el año 999 (d.C.) señalando que

descubrió el Puerto de Gando...Penetró en el interior...teniendo que vencer todas las dificultades que pueda oponer a las comunicaciones un país salvaje, pues los montes estaban cubiertos de espesos bosques, en los que apenas podría abrirse camino por medio de los árboles<sup>2</sup>.

La conquista de Gran Canaria (1478-1483) provoca, de una forma traumática, la incorporación de la Isla a la cultura europea occidental a través de la corona de Castilla. Las primitivas vías son reutilizadas aunque se abren numerosos caminos. Tenían que adaptarse a una emergente sociedad prein-

<sup>1</sup> Moreno Medina, Claudio. *Los caminos de Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria. 1997. Pág. 46.

<sup>2</sup> Martín de Guzmán, Celso. *Las culturas prehistóricas de Gran Canaria*. Madrid. 1984. Pág. 134.

dustrial que iniciaba sus pasos en el siglo XIV. Ello provocó un nuevo modelo de ocupación territorial centrado en el cultivo de la caña azucarera<sup>3</sup>.

La primera consecuencia fue la conversión de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria en el nudo de comunicaciones de mayor entidad, y el punto vertebrador de la red de asentamientos de la Isla. No obstante, Telde y Gáldar siguen gozando de gran importancia debido a su intensa actividad azucarera.

El *siglo XVI* sigue la misma línea que la centuria anterior. Los núcleos comunicativos van cobrando importancia según el status en el modelo de explotación de la caña dulce. Este producto rige la configuración del espacio durante este periodo. En esta etapa surge Guía como un importante núcleo azucarero. Por otro lado, es el momento en el que Las Palmas de Gran Canaria se transforma en el único centro político-administrativo. De ella partirían los denominados *caminos reales*: uno, enlazando con el Noroeste por Gáldar y el otro hacia el Sur con Telde. De ellos nacerán múltiples sendas y senderos que irían comunicando las restantes zonas de la Isla.

*El camino real de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria a Telde se encamina, a la salida de la capital, por la Vega de San Cristóbal hacia el Valle de Jinámar, pasando por el Salto del Castellano. Desde el Valle llega a Telde tras un corto recorrido, pero de menor longitud que el anterior. Este camino proseguía hasta la Villa de Agüimes*<sup>4</sup>.

De Telde surgen también otros hacia la Caldera de Tenteniguada, Sardina, El Carrizal y los puertos costeros de Melenara y La Garita; y hacia las zonas madereras de los Llanos del Cardón, Roque Aguayro, Barranco de Balos, Barranco del Polvo y Barranco de Santa Lucía de Tirajana. Conformarían, de esta manera, un circuito de caminos entre los más llanos de Gran Canaria<sup>5</sup>.

El *siglo XVII* significa el crecimiento y consolidación de asentamientos a lo largo de los cauces de los barrancos, y de forma paulatina, hacia el interior insular. Se producen así mismo una serie de cambios económicos que van paralelos a la red de senderos. La caída de los precios del azúcar provocaría una sustitución progresiva de la caña dulce por la vid como producto exportable. Al mismo tiempo, los suelos son ocupados por la papa y el millo, para satisfacer la demanda interna de una población en crecimiento constante debido a los aportes externos<sup>6</sup>.

Respecto a las vías de comunicación, la Comarca del Este sigue articulada por el camino real de Las Palmas de Gran Canaria a Telde. De él partirán una serie de caminos que unen con Santa Brígida a través del Valle de

<sup>3</sup> Jiménez Martel, Germán. "Historia de la Fábrica Azucarera de San Juan en Telde. 1890-1990". Revista *Guía Histórico-Cultural de Telde*. Telde. Octubre-2000. N.º 11. Pág. 74-82.

<sup>4</sup> *Ibidem* nota 1. Pág. 57.

<sup>5</sup> *Ibidem* nota 1. Pág. 60.

<sup>6</sup> *Ibidem* nota 3.

Jinámar y el Barranco de Las Goteras. También sobresale el que va desde Telde y se adentra en la Caldera de Tenteniguada, comunicando los núcleos del Valle de los Nueve, Tecén, Las Vueltas, Valsequillo y Tenteniguada. Continúa hacia la cumbre por el Rincón de Tenteniguada y la Caldera de los Marteles, prolongándose hacia los Llanos de la Pez. De esta manera, la cumbre era atravesada de Este a Oeste. Al Sur de la comarca, y desde Ingenio, había otra vía de comunicación hacia la zona cumbre pasando por la Pasadilla y la Caldera de los Marteles. Desde la citada Villa partía otra que la comunicaba con El Carrizal<sup>7</sup>.

El camino real de Telde proseguiría hasta Agüimes pasando por Temisas y Santa Lucía hasta Tirajana, convirtiéndose en la entrada a la Caldera por el Este. Esta vía desarrolló de manera importante la *Comarca del Sudeste* gran-canario<sup>8</sup>.

La siguiente centuria apenas provoca ningún cambio. Sólo se realizan las mínimas actuaciones en los caminos, y generalmente, por iniciativa de los propios vecinos. El uso era el único causante del mantenimiento de la red. Del *siglo XVIII* son las primeras descripciones generales del estado y trazado de los caminos. Destaca el *Diario de la visita del Corregidor La Santa Ariza y Castilla a Gran Canaria* en 1764, escrito por el agustino fray *Esteban de Acevedo* en el mismo año. Narra el itinerario realizado por el Corregidor y la doble finalidad del mismo: el deber impuesto de recorrer toda su jurisdicción y el encargo del Cabildo y la Real Audiencia de deslindar sus montes.

Este viaje comenzó el día 17 de septiembre y finalizó el lunes 5 de noviembre de 1764. Una parte del recorrido transcurre por nuestra localidad y el Corregidor dice lo siguiente:

...siguieron la derrota hacia la ciudad de Telde, atravesando por el monte Lentiscal hasta llegar a hacer alto al mediodía en la casa contigua a la celebre ermita de la devota y milagrosa Imagen de María Santísima de la Concepción con el título de Jinámar, propia denominación de aquel pago... A horas de las tres de la tarde... continuando la derrota, llegaron a oras de las cuatro de la tarde a la ciudad de Telde, la cual dista un cuarto de legua del mencionado pago de Jinámar... Terminose en esta ciudad de Telde la visita de la Isla... después de oír misa, siguieron la derrota hacia el monte Lentiscal, por cumplir el mandato así de la Real Audiencia y de la Ciudad, a cuyo pedimento se han hecho los deslindes, a fin de segregar y separar lo que diferentes personas han usurpado a los Regios haberes<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> *Ibidem* nota 1. Pág. 70.

<sup>8</sup> *Ibidem* nota anterior. Pág. 71.

<sup>9</sup> Rosa Olivera, L. De La. *Estudios históricos sobre las Canarias Orientales*. Las Palmas de Gran Canaria. 1978. Pág. 33-50.

El *siglo XIX* sigue demostrando el lamentable estado de las vías de las centurias anteriores. Predomina los caminos rurales asociados a numerosas serventías de paso, cuyas mejoras recaían sobre los Ayuntamientos. Aunque también existían iniciativas particulares para llevar a cabo las obras de mantenimiento. Por otra parte, surge una abundante producción legislativa para intentar paliar la mala situación de estas vías. Así consta en el acta del pleno celebrado el *1 de Mayo de 1835* en el Ayuntamiento de Telde.

Enterado este cuerpo de la circular de siete de Abril último inserta en el Boletín oficial del sábado once del mismo en que se previene a las justicias de la Provincia que hagan componer los Caminos Reales de ella: y en el párrafo segundo que los Ayuntamientos nombre inmediatamente los vecinos celosos del bien público que en unión con el Síndico personero y bajo la presidencia del Alcalde Real formen una Comisión que se ocupe de examinar los caminos llamados Reales que halla en el término de la respectiva jurisdicción dictando en el acto del reconocimiento sus disposiciones para que inmediatamente procedan los vecinos que habiten en las haciendas colindantes con ellos a limpiar de piedras sueltas, zarzas y malezas la mitad del camino que linde con sus terrenos, levantando las paredes de piedra seca que estén derribadas y rellenando los hoyos que se halla en el sitio...<sup>10</sup>.

Los resultados tuvieron que ser muy insatisfactorios. Dos años después, la *Diputación Provincial de Canarias* aprueba una serie de normas de actuación publicadas bajo el epígrafe *Sobre caminos. Calzadas y Puentes*<sup>11</sup>. Dice:

Considerando la Diputación provincial en cumplimiento de sus deberes, las diferentes mejoras que es susceptible la Provincia, y medios que sus atribuciones pudieran proporcionarle para ponerlas en planta, no ha podido menos que fijar muy parcialmente su atención en el estado de deterioro en que se encuentran algunos caminos, sin duda por la apatía y abandono con que varios Ayuntamientos y comisiones que se nombraron al efecto, han mirado hasta el día este importante ramo de la administración; pues aunque es cierto que varias de aquéllas han dado pruebas evidentes, según las comunicaciones que sobre el particular obraban en el extinguido Gobierno Civil, del deseo les animaba de atender a este importante servicio, dando cumplimiento a la circular de dicho Gobierno de 7 de Abril de 1835, otras sin embargo han mostrado la más culpable morosidad en su cumplimiento, ya sea guardando silencio, ya alegando pretextos por no haberla cumplido. En

<sup>10</sup> Archivo Histórico Municipal de Telde (en adelante AHMT). Libro de Actas Municipales. Año 1835. Acta del Pleno. 1-Mayo-1835.

<sup>11</sup> Boletín Oficial de la Provincia (en adelante BOP). 3-Marzo-1837. N°55. 22 Sesión.

ésta virtud pues, a fin de que sin más demora se proporcionen a la provincia el beneficio importante de facilitar las comunicaciones entre sus pueblos, ha tenido por conveniente la Diputación dictar los artículos siguientes:

Primero. Desde mediados de Marzo próximo habrá de empezarse la reparación de los caminos.

Segundo. Los Ayuntamientos nombrarán una Comisión de su seno que deberá proponerle el plan de la obra y el lugar o sitio en donde sea más útil y urgente el darle principio con la solidez y estabilidad posible.

Tercero. Los Ayuntamientos, si considerasen justa la propuesta de la Comisión; procederán a formar una lista de todos los vecinos del pueblo designando diariamente un número de ellos que deberán dar principio a los trabajos.

Cuarto. Los que se excusen de contribuir con su persona a una obra de que resulta un bien tan general, se les exigirá el jornal que debe pagarle al que por él practique el trabajo material.

Quinto. En el caso de no tener el Ayuntamiento las herramientas indispensables, dispondrá se sufrague su resto de las cantidades con que contribuyan los que no concurren con su trabajo personal.

Sexto. Ningún ciudadano está exento de contribuir con su persona o con su dinero a la ejecución de dichas obras según lo dispuesto en recientes Reales órdenes.

Séptimo. Los Ayuntamientos serán responsables con multas y demás apremios a que se hicieren acreedores, si por su apatía o negligencia dejasen de cumplirse estas disposiciones.

Octavo. La Comisión encargado por el Ayuntamiento para la composición de caminos, le dará cuenta semanalmente del estado de los trabajos y demás que ocurra en su ejecución; siendo así mismo obligación de los expresados Ayuntamientos el dar iguales noticias a la Diputación una vez por lo menos en cada mes.

Noveno. En caso de que los Ayuntamientos, o las Comisiones que nombren, crean necesaria la construcción de algún puente o calzada, lo pondrán en noticia de la Diputación, exponiendo las razones de utilidad pública, acompañando el plan de la obra, el presupuesto de gastos y los arbitrios que podrían adaptarse para llevarla a efecto.

Santa Cruz de Tenerife. Febrero 27 de 1837.

El Marqués de la Concordia. P.A.D.L.E.D. Firmado: M. de León.

Tal como se puede observar, son los Ayuntamientos los que cargan con la realización de los trabajos. Casi nunca llegaron a su realización debido a la penuria económica de las arcas municipales. Destaca la especial relevancia que tiene, desde esos momentos, el camino de la capital insular de Las

Palmas de Gran Canaria y Telde<sup>12</sup>, tomándose la siguiente medida respecto a ella.

Acordáronse diferentes medidas acerca de que el ayuntamiento de la Ciudad de Telde lleve a efecto la composición del camino que conduce de la indicada ciudad a la de Las Palmas; disponiéndose asimismo pasar oficio al Excmo. Señor Comandante general a fin de que se sirva prevenir a los Comandantes de los Cuerpos de Milicias y de las armas de los respectivos pueblos de esta provincia, no impidan ni opongan el más ligero embarazo a que los fueristas concurren a la composición de los caminos, de la que, como carga vecinal ninguna ley les exime; y que antes por el contrario presten a los ayuntamientos los auxilios que les pidieren.

La primera mitad de este siglo sobresale por la intensa actividad legislativa relativa a la materia de caminos vecinales. Consecuencia directa de toda ella sería la *Ley de 28 de Abril de 1849*<sup>13</sup>. Este instrumento legal intentará regular la construcción de los caminos, su conservación y mejora. Aunque estarán a cargo de los pueblos interesados, podían ser auxiliados por las Diputaciones provinciales. Los Ayuntamientos votarían las prestaciones personales para atender los trabajos si no dispusieran de medios económicos. Esta ley señalaba los caminos vecinales de utilidad pública a efectos de expropiación forzosa, si era necesario. La figura responsable de resolver la clasificación de dirección y anchura de las susodichas vías sería el Jefe Político; y los Ingenieros de Caminos se encargarían de la dirección de las obras. La conservación del camino vecinal de Telde fue el embrión de la importante carretera objetivo del presente artículo.

## EL CAMINO VECINAL DE TELDE A LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

La mejora de esta vía comenzaría en la década de los cincuenta del siglo XIX. El trazado era prácticamente el camino real nacido en las postrimerías del XVI. Pascual Madoz recoge en su periplo por Canarias, durante el año 1849, el recorrido del mismo:

Al salir del Carrizal empieza a subirse hacia la meseta de Telde, cuyo distrito recuerda por la extensión de su cultivo y suavidad del clima los de la banda del Norte. De Telde a la ciudad el camino pasa cerca de la cima de

<sup>12</sup> BOP. 16-Agosto-1837. N°7.

<sup>13</sup> BOP. 20-Junio-1849. N°74.

Jinámar a lo largo del litoral: varios montes de escorias que se ven a la izquierda, parecen formar parte del mismo sistema volcánico, uniéndose al pico de Bandama. En fin, cuando se llega al salto del Castellano, una de las rocas más escarpadas de esta costa, se descubre de nuevo la capital y las abrasadas montañas de la Isleta<sup>14</sup>.

Añadiría posteriormente en su estudio por municipios:

que partiendo de la ciudad de Las Palmas por la Costa, atraviesa la aldea de Jinámar, la ciudad de Telde y llega hasta la punta de Maspalomas, siendo su extensión de 8 leguas. Este camino es llano y está bien conservado, gracias a los esfuerzos de los propietarios que tienen fincas en Telde y en las bandas del Sur, con especialidad al actual Conde de la Vega Grande<sup>15</sup>.

Y refiriéndose a los caminos de Telde resaltaría:

particularmente los de Las Palmas y Tirajana son los mejores, en los cuales pueden transitar carruajes, a pesar de estar abiertos en medio de un terreno montañoso<sup>16</sup>.

El Gobierno político de Canarias declaró *camino vecinal de segundo orden* en 1849 la vía denominada de la *Ciudad de Las Palmas*. El punto donde inicia su trayecto estaba al norte de Telde y terminaría en el barranco de Jinámar, siendo su anchura de 18 pies (6 metros)<sup>17</sup>. También aprueban otros caminos vinculados con nuestra localidad y que serán abordados en este apartado<sup>18</sup>. Son los siguientes:

- A) De Telde. Se inicia en la Puerta de los Reyes (Vegueta) y finaliza en Barranco de Jinámar, jurisdicción de Telde.
- B) De Marzagán y Monte. Comienza en el Camino de Telde y termina en el Pueblo de Santa Brígida.
- C) De Tafira. Principia en la Cuesta de San Roque y acaba en el Barranco de Jinámar.

El Gobierno provincial informaría, en Mayo de 1850, que en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, Telde, San Lorenzo, Arucas, Moya, Guía Gáldar

<sup>14</sup> Madoz, Pascual. *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar. Canarias*. Madrid, 1849. Pág. 62.

<sup>15</sup> *Ibidem* nota anterior. Pág. 168.

<sup>16</sup> *Ibidem* nota anterior. Pág. 201.

<sup>17</sup> BOP. 23-Enero-1859. N°10.

<sup>18</sup> BOP. 21-Enero-1859. N°9.

y Agaete se procedería a la reparación de las líneas más interesantes de segundo orden. Y señala la espera instrucciones especiales para emprender los trabajos en el camino general, o carretera, de la isla de Canaria<sup>19</sup>.

Las obras comienzan en el año siguiente, según el acta municipal del Ayuntamiento teldense de *9 de Octubre de 1851*. En este documento hay un oficio dirigido por Pedro Maffiotte que transcribe lo dispuesto por el Gobernador provincial<sup>20</sup>. Pide la realización de las mejoras necesarias en la carretera de Telde a la capital, y solicita una lista de treinta jornaleros para llamarles a dicho trabajo. Las obras principiarían en Noviembre, aunque los resultados a medio y largo plazo no tuvieron fueron muy satisfactorios, a tenor de lo expresado en el acta municipal del *22 de Octubre de 1852*. Dice así:

Se acordó que se haga presente al Señor Sub-Gobernador de este Distrito como el camino que conduce de esta Ciudad a la de Las Palmas se halla en tal estado de ruina y peligro, que quedará intransitable en su mayor parte a las primeras avenidas del invierno, y presentará en muchos pasajes un riesgo eminente por que ofrecerá mil pasos que al menor descuido del viajero le expondrá a caer en un precipicio profundo. Si la composición fuera de poca monta esta Corporación no molestaría a la Autoridad; pero en ella habrán de gastarse cantidades de alguna consideración por hacerla permanente y contadas las condiciones que exigen las órdenes y reglamentos de la materia. Por eso ha creído esta Municipalidad necesario e indispensable [No legible] a su Autoridad para que se sirva disponer la formación del oportuno expediente y presupuesto con los informes y conocimientos que estime conducentes; y que teniendo en consideración que del propio camino se utilicen directamente la Ciudad de Las Palmas, esta de Telde, la Villa de Agüimes y los otros pueblos de Valsequillo, Ingenio, San Bartolomé y Santa Lucía de Tirajana, tenga su Señoría a bien resolver que aquella composición se costee [No legible] por todos los expresados Pueblos, asignándole a cada uno, para que la incluya en el presupuesto Municipal del año próximo, la cantidad que se le reparta en proporción a su riqueza, y a la utilidad más o menos directa que habrá de reportar de la composición cada uno de los respectivos vecindarios<sup>21</sup>.

No obstante, el progreso constructivo sería considerable según leemos en el artículo titulado “Obras Públicas”, de la revista *El Porvenir de Canarias* número 27 del día 23 de Febrero de 1853. Indica que la carretera que atraviesa Gran Canaria —desde Telde a Agaete—, pasando por la capital insular, había sido cubierta su consignación con esmero y puntualidad desde Agosto

<sup>19</sup> BOP. 3-Mayo-1859. N°53. Circular. 128.

<sup>20</sup> AHMT. Libro de Actas Municipales. Año 1851. Acta del Pleno. 9-October-1851.

<sup>21</sup> AHMT. Libro de Actas Municipales. Año 1852. Acta del Pleno. 22-October-1852.

de 1852. Se presumía que al finalizar 1853 podría estar unidos ambos tramos al nuevo puente de las “Rehoyas”. Hace hincapié que la responsabilidad de tan lento proceso constructivo era debido a la apatía de los Ayuntamientos quienes, generalmente, dirigen su atención a la cobranza de los impuestos. Insistía que el *Reglamento de caminos vecinales de 8 de Abril de 1848* les imponía contribuir con la prestación personal. Finaliza con la siguiente afirmación: “*Todos claman por la necesidad de los caminos, todos proyectan e indican las mejoras que en los mismos deberían hacerse, pero todos rehuyen ese otro deber de contribuir a la realización de aquel objeto...*”.

Las obras realizadas en este camino consistían, una y otra vez, en puntuales reparaciones, antes y después, de la estación invernal. Este tipo de actuaciones requería importantes esfuerzos económicos, tanto de las paupérrimas arcas públicas como de la iniciativa privada, y sólo paliaban temporalmente el problema. Por otra parte, impedían la inversión de fondos para la construcción de nuevas y modernas vías, más rentables a medio y largo plazo. Siempre acorde con las necesidades provocadas por los cambios económicos del momento.

La *Ley de 28 de Abril de 1849* comenzaba a quedarse obsoleta. La realidad de un proyecto general de nuevos caminos y carreteras se hacía urgente, y más aún, la necesidad de combinar la ejecución de las obras. Esto tardaría aún algunos años, pero a partir de la segunda mitad de los años cincuenta comienza a percibirse un plan general de vías públicas en toda España.

La *Ley de 22 de Julio de 1857*<sup>22</sup> sería el primer paso para intentar paliar esta situación tan caótica de actuaciones municipales, provinciales y estatales. En primer lugar dividen los caminos ordinarios o carreteras, en vías de servicio público y en vías de servicio privado. Se clasifican dichas vías en Primer orden; Segundo orden y Tercer orden, según los intereses políticos-administrativos de los puntos comunicados y el interés comercial. Por ello denominarían carreteras de 2.º orden a aquéllas que “*en las islas Baleares y Canarias pongan en comunicación a la capital con otros puntos marítimos o a dos o más centros de producción o de exportación entre sí*”. Esta ley disponía también de la formación por el Ministerio de Fomento de un plan general de carreteras, tras consultar y oír a las Diputaciones provinciales. Esa necesaria relación de vías llegaría en 1860<sup>23</sup>.

Mientras tanto, los grandes productores agrícolas del Sur de Gran Canaria —Telde y Agüimes—, y toda la parte meridional de la Isla, estaban en un lamentable estado de abandono. Hacia 1856, el camino de Las Palmas de Gran Canaria a Telde iba incapacitándose de día en día. Destacaba por su peligrosidad el llamado Camino Nuevo así como otros puntos, “*en términos que dentro de poco será casi imposible transitar por allí sin una marcada exposi-*

<sup>22</sup> BOP. 19-Agosto-1857. N.º99.

<sup>23</sup> *Ibidem* nota anterior.

*ción de ser lanzado al mar al menor descuido*”<sup>24</sup>. Al considerar este tramo como parte de la carretera general de la banda Sur, tanto su construcción como las mejoras, correspondía al Estado. Pero al realizarse en esos momentos los ramales de las carreteras del Norte y Puerto de la Luz, las instituciones responsables estaban imposibilitadas para comenzar los necesarios acondicionamientos. A todo ello, en la Capital opinaban sobre la dirección más adecuada de la carretera a Telde. Por la costa —desde la Puerta de los Reyes al Barranco de Jinámar, el recorrido originario—, o por Tafira. Si bien este último era más largo, según parece presentaba menos inconvenientes. Esto explica las inversiones en la mejora del *Camino de San Roque*, punto donde comenzaba el de Tafira, insistiéndose que no era un camino nuevo el que se estaba abriendo, “*sino perfeccionándolo, haciéndolo con las condiciones que marca dicho Código e instrucciones para que la pendiente que hoy se halla de una manera irregularísima e inconveniente sea poco sensible su subida, y esté bajo de toda regla...*”<sup>25</sup>.

Finalmente, optan por iniciar el ramal del Sur de la Carretera Provincial por Tafira y el Monte del Lentiscal, y de ahí a Marzagán y el Camino de Telde en el Barranco de Jinámar, jurisdicción de nuestra localidad. Sin duda alguna el municipio de Las Palmas de Gran Canaria era el gran beneficiario. Desarrollaría “*la dilatada y bien cultivada vega de Tafira y Monte Lentiscal*” según Pascual Madoz. Por otra parte, no hay que obviar que conectaba los pueblos del Sur con los del Centro de la Isla. Cabe, como anécdota si se quiere, la razón estética: “*si se considerase bajo el punto de vista de la belleza, el camino de la costa tan árido y de tan salvaje aspecto, nunca podrá competir con los delicados vergeles de Tafira y el Monte*”<sup>26</sup>. En esta misma fecha informaban que el Ingeniero civil ya se estaba ocupando de la alineación de este camino.

El tramo del *camino de Telde a Las Palmas de Gran Canaria* comenzaría también su periplo constructivo. Ya en el mes de Septiembre se señalaba la rapidez y perfección de los trabajos, aunque sin una clara dirección técnica. No le faltaban los útiles necesarios para las obras, pero es que tampoco los solicitaron al Cuerpo de ingenieros. De ahí el ahorro económico que tanto destacaba la prensa.<sup>27</sup> Desgraciadamente, en Noviembre las obras son suspendidas, con el consabido malestar. “Parece que se han mandado suspender los trabajos de la carretera de Telde. Por mas disgusto que nos cause esta medida, no nos admira, porque como aquellos trabajos adelantaban rápidamente, era muy natural que se pusiesen trabas a su construcción. Es preciso que para consolarnos, nosotros los

<sup>24</sup> *La Reforma*. 4-VI-1856. Las Palmas de Gran Canaria. El artículo no tiene título ni firma. Cuando esto suceda nuevamente se procederá insertando el nombre del periódico y la fecha.

<sup>25</sup> *La Reforma*. 7-VI-1856.

<sup>26</sup> *La Reforma*. 19-VII-1856.

<sup>27</sup> *La Reforma*. 19-IX-1856.

canarios, de lo que nos sucede con las obras públicas, admitamos el fatalismo; como los musulmanes y digamos con entera fe: “No tenemos caminos, ni los verán los nacidos, porque ... así está escrito. ¿Pero no habrá una mano bastante poderosa para variar ese terrible decreto del destino?. Por si la hubiere dirigimos nuestras fervientes súplicas a quién posea ese gran poder para que use de él sin tardanza, porque si no... nos quedaremos siempre lo mismo”<sup>28</sup>.

Y si esto no fuera poco, las fuertes lluvias de principios de Diciembre inutilizaron, casi en su totalidad, este trozo de carretera a medio hacer<sup>29</sup>.

El año 1857 comienza con el intento de continuación de la carretera Sur. Desde la Las Palmas de Gran Canaria por las cuestas de San Roque y San Juan hacia el Monte del Lentiscal. Ya en la parte de Telde. La inexistencia de un plan uniforme de obras provocaba la pérdida o mala inversión de los fondos empleados<sup>30</sup>. Con objeto de organizar debidamente al servicio de caminos vecinales, el Gobierno Civil solicitó el nombramiento de dos Directores más, que en unión al que estaba —Vicente Armiño—, impulsaran las obras de los caminos declarados de segundo orden en 1849<sup>31</sup>. También exigían, con cierta contundencia, a los Ayuntamientos la aplicación de la ley en lo que respecta a la prestación vecinal. En Febrero, el Gobierno provincial auxilia, con alguna cantidad mensual, los trabajos de los mencionados lugares<sup>32</sup>. Así se indica en el acta municipal de *21 de Mayo de 1857* en los siguientes términos:

Habiéndose dado cuenta por el Señor Presidente del estado de adelanto en que se encuentran los trabajos practicados en el camino que de esta Ciudad va a la de Las Palmas con el producto de la prestación vecinal y con los diez peones puestos por cuenta del Gobierno, y que han sido retirados desde el Lunes diez y ocho del corriente sin saberse cual era la causa, cuya novedad ha obligado a la presente reunión [...]. En consecuencia de ello y después de haberse oído el parecer de los Señores concejales y asociados respecto a la reparación de los peones y no haber principiado los trabajos por los vecinos de Las Palmas, teniéndose presente que para lo uno y lo otro hayan mediado cosas legítimas. Se acordó: que se continúen los trabajos con el producto de la prestación hasta concluirlos por el orden con que va principio, y luego concluya, el Señor Presidente convocará nueva reunión para determinar el orden y como ha de practicarse la clasificación con arreglo a la ley.

Por otro lado se nombra una Comisión de seguimiento para vigilar y dirigir la composición del camino, a petición del Ayuntamiento de la ciudad

<sup>28</sup> *La Reforma*. 21-XI-1856.

<sup>29</sup> *La Reforma*. 2-XII-1856.

<sup>30</sup> *El Omnibus*. 7-I-1857.

<sup>31</sup> *La Reforma*. 30-I-1857.

<sup>32</sup> *La Reforma*. 17-II-1857.

capitalina. La corporación teldense nombraría a Juan Manuel de la Rocha, José Falcón y Rafael Díaz para tal cometido<sup>33</sup>.

El interés que toma la composición del camino queda expresada en una suscripción iniciada por dos anónimas personas, con el fin de obtener herramientas. Realizarían las gestiones necesarias para reunir a los Ayuntamientos y mayores contribuyentes. El objetivo era convencerles de la necesidad, lo ventajoso y útil del camino entre las dos ciudades para una cómoda, fácil y rápida exportación de los productos. Tras conseguir las herramientas, fueron repartidas de la siguiente manera: para la Comisión de la Capital seis picos, tres picaretos y seis cuñas. Para Telde, doce picos, doce cuñas, dos marrones, una barra, un taladro y varias docenas de cestas<sup>34</sup>.

#### Listado de hombres suscritos:

Eduardo Sall	Diego del Castillo
Juan Manuel de la Rocha	Carlos Navarro Padrón
Pedro Bravo	Ventura de la Vega
Sebastián Millán	Cayetano Lugo
José Naranjo	Vicente Agreda
Eugenio Zumbado	Narciso Delgado
Manuel Ruíz	Wenceslao Oramas y Cabrera
Adrián Naranjo	Manuel Verdugo
Juan Agustín Romero	Vicente Suárez
Florencio Sigala	Baltasar Llarena
Antonio Betancor	Alfonso Gourié
Agustín Navarro	Agustín Manrique
Diego Silva	Sr. Conde de la Vega Grande
José Falcón	Miguel Bethencourt
Juan López	José del Castillo Olivares
Juan Casallas	Rafael Massieu
Carlos E. Navarro	AntonioLópez Botas
Francisco Grosa	Manuel Pestana <sup>35</sup>

#### Los trabajos realizados hasta el día 30 de Agosto de 1857 fueron:

2.364	Pies de explanación.
381	Pies de pared con 15 pies de elevación.
109	Pies de pared con 12 pies de elevación.
210	Pies de pared con 10 pies de elevación <sup>36</sup> .

<sup>33</sup> AHMT. Libro de Actas Municipales. Año 1857. Acta del Pleno. 21-Mayo-1857.

<sup>34</sup> VV.AA. "Remitido". La Reforma. 23-X-1857.

<sup>35</sup> Ibidem nota anterior.

<sup>36</sup> La Reforma. 30-X-1857.

Este camino era considerado por aquellos hombres como el más interesante de toda la Isla, convergiendo en él todos los de la parte del Sur de ella. Este interés queda expresado en los 28.849 reales de vellón invertido entre los años 1857 y 1858<sup>37</sup>.

El año 1859 muestra la ferviente actividad fabril que se desarrolla desde Telde. El trazado del camino seguía una dirección que evitaban, satisfactoriamente, las pendientes cuestas que conducen a Jinámar. Se procedió así mismo a la apertura de los cimientos para la construcción del puente, que uniría las dos vertientes del barranco de Telde, por iniciativa del Ayuntamiento<sup>38</sup>. Estos trabajos quedarían prácticamente abandonados desde que se dio principio a la carretera principal de Las Palmas de Gran Canaria a Telde por la costa en el año 1861.

Las piedras desprendidas de lo alto de los riscos que dominan el camino, los surcos abiertos por los torrentes, la completa destrucción en algunos puntos de las murallas que indicaban los precipicios que caen al mar, todo esto hace que los ayuntamientos respectivos consideren indispensables una composición en el dicho camino provisional, que disminuya los peligros, al menos hasta que el nuevo se concluya y pueda abrirse al servicio público<sup>39</sup>.

El tramo del camino por Tafira, Monte de Lentiscal y Marzagán se desarrollaba muy lentamente. Igual que el anterior, continuaría gracias a la prestación vecinal. En 1862 se concluyó el trozo desde la Capital al Tanque, casi legua y media. Faltaba sólo el tramo desde el Tanque a Jinámar por Marzagán, y que algunos buenos patricios se encargaron de su limpieza y arreglo para que transitaran los carruajes. La principal dificultad la ofrecía un puentecillo caído en ruinas, que fue abierto al público en Marzo de 1862 por los interesados “patricios”. Sólo la buena distribución de la prestación vecinal terminaría las obras de enlace con Jinámar y, “aunque más larga, no tan solo por la hermosura de los sitios que recorre, sino por que une y enlaza en su tránsito muchos pagos y lugares de importancia, y valles de producto y riqueza agrícola a quienes puede la carretera dar mucha vida y suministrar medios de dar salida a sus frutos con baratura y prontitud”. Se observa en esos momentos como las autoridades centrarían todo su interés en la carretera principal que se desarrollaba por la orilla del mar<sup>40</sup>. En 1863 estaba ya terminado, a expensas de particulares, el puente que cruza el barranquillo de Dios. Y también los trabajos para enlazar por el pago de Marzagán el camino que desde el de Tafira

<sup>37</sup> “Noticias generales y gacetilla”. *El Canario*. 1-VII-1859. Las Palmas de Gran Canaria.

<sup>38</sup> “Crónica del país”. *El Omnibus*. 3-IX-1859. Las Palmas de Gran Canaria.

<sup>39</sup> “Crónica del país”. *El Omnibus*. 28-XII-1861.

<sup>40</sup> *El Omnibus*. 29-III-1862.

conduce a la ciudad de Telde. La dificultad que ofrecía este tramo era la pendiente de la cuesta Mondalón. Para su solución solicitarían la promoción de la expropiación forzosa de los terrenos colindantes, cuyo dueño se oponía a cederlos bajo ningún sentido. Aunque la parte del camino de Tafira estaba terminado, recaerá una cierta presión para que sus vecinos siguieran aportando dinero ya que, aún cuando todos los pueblos del centro se beneficiarían, aquél pago era el que los reportara con más inmediatez<sup>41</sup>.

La construcción de la carretera principal desde la capital insular a Telde a cargo del Estado eternizaría prácticamente estas obras. Algo lógico si se considera que estos caminos solucionaban, de forma parcial, los verdaderos problemas de comunicación existentes en esta parte de Gran Canaria.

## LA CARRETERA DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA A TELDE

La ejecución de la carretera conllevaría implícitamente el desarrollo económico y una cierta influencia del Sur-Este insular en la política provincial. La reforma de la *Ley de 22 de Julio de 1857* fue plasmada el 7 de Septiembre de 1860 con la publicación de la *Relación de Provincias de las carreteras que forman el Plan general para la Península e Islas adyacentes*. El preámbulo de este documento expresa claramente el conjunto de males y contradicciones de las obras públicas.

La falta de un sistema bien combinado para la ejecución de las obras de carreteras y la poca meditada inversión de sumas cuantiosas en líneas mal estudiadas, sin correspondencia ni enlace unas con otras, han producido, como no podía menos de suceder, graves errores y desaciertos, y con ello gran menoscabo en los intereses de la nación, que con menores sacrificios pudo haber obtenido más fecundos y pingües resultados.

Por esta causa se ven con frecuencia obras de consideración principiadas hace muchos años y totalmente paralizadas, así como se hallan concluidas otras de escasa utilidad que hoy seguramente no se hubieran emprendido, siendo de lamentar en ambos casos el empleo estéril de trabajo y recursos que, mejor dirigidos, hubieran contribuido eficazmente al bienestar de las poblaciones y al fomento de la riqueza pública.

Para cortar un mal de tanta trascendencia se dispuso en la Ley de 22 de Julio de 1857 que se formase por el Ministerio de Fomento, oyendo a las Diputaciones provinciales, un plan general de carreteras en que, teniendo en cuenta las líneas de ferrocarriles y los caminos ordinarios ya construidos; se

---

<sup>41</sup> "Crónica del país". *El Omnibus*. 22-IV-1863.

procurase satisfacer del mejor modo posible las principales y más urgentes necesidades del país. El trabajo lo iniciaron los Ingenieros Jefes provinciales proponiendo para cada una de éstas la red de comunicación más conveniente. Se informaría a las Diputaciones provinciales y Gobernadores, y con estos datos unidos a los que ya existían en la Dirección General de Obras Públicas, se formó por esta dependencia el plan general definitivo, recayendo sobre él finalmente un dictamen favorable de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos. Todo esto serviría después para la reforma de la Ley de 22 de Julio de 1857 deslindando las vías públicas que en el estado actual de nuestra civilización tienen verdaderamente un carácter de utilidad general, y deben quedar por tanto a cargo del Estado, de los que solo tienden a servir y favorecer intereses locales, y que por su índole deben quedar al de las provincias y pueblos a quienes incumbe entender con la necesaria independencia y libertad de mejoras que tienen por objeto directo e inmediato la satisfacción de las necesidades de sus comarcas respectivas<sup>42</sup>.

La citada Junta Consultiva aprobó el 18 de Mayo de 1860 la construcción de la carretera de *Segundo Orden Las Palmas de Gran Canaria a Telde*, siendo el ingeniero Juan León y Castillo el proyectista del trazado<sup>43</sup>. Constaria las obras de tres trozos y el magnífico puente del barranco de Telde.

*Trozo Primero.* Aprobado el proyecto el 6 de Julio de 1860 con un presupuesto de 426.478 reales y 27 céntimos<sup>44</sup>. Ante la ausencia de licitadores se presentó en segunda subasta con un aumento del 15% para gastos de administración, dirección e imprevistos, siendo el presupuesto de 490.450 reales de vellón<sup>45</sup>.

El lunes 4 de Marzo de 1861 comenzaron los trabajos de explanación desde la ermita de San José hasta la playa de La Laja<sup>46</sup>. La obra más importante de este trozo era la escollera de piedras naturales formada en la citada playa, y contra la cual se batía el mar en la marea alta. Fue construida por medio de un ferrocarril establecido desde la cantera, hasta el punto en que debía arrojar la piedra que conducían los carros. Y como es natural, a medida que se avanzaba —la longitud de la escollera totalidad constaba de 500 metros—, precisaba ir colocando más raíles, de manera que aquellos llegaron al final de la obra. Este trozo finalizó en Octubre de 1862<sup>47</sup>.

<sup>42</sup> BOP. 5-October-1860. N°120.

<sup>43</sup> BOP. 10-October-1860. N°122.

<sup>44</sup> BOP. 10-Agosto-1860. N°96.

<sup>45</sup> BOP. 16-Noviembre-1860. N°138.

<sup>46</sup> "Crónica del país". *El Omnibus*. 6-III-1861.

<sup>47</sup> "Obras públicas". *El Omnibus*. 14-V-1864.

*Trozo Segundo.* El proyecto fue aprobado el 10 de Diciembre de 1860 con un presupuesto de 1.138.862 reales y 32 céntimos<sup>48</sup>. Los trabajos comenzaron en Abril de 1861. Entre las obras a destacar estaba el Túnel que seguía a la mencionada escollera<sup>49</sup>. En Junio de 1862 ya se perforaba por ambos lados, siendo la dureza de la roca la principal dificultad<sup>50</sup>. La operación consistía en un cubo de desmonte de 111 metros de largo por 5 de ancho y 4 metros 30 centímetros de alto<sup>51</sup>. La ejecución de esta obra fue muy rápida, ya que el sábado día 4 de Julio de 1863, a las once de la mañana, quedaron comunicadas las dos cámaras. “Esta hora ha sido de verdadero júbilo y entusiasmo para los encargados de la obra y operarios, quiénes unos en pos de otros se lanzaron por la brecha abierta en el tabique que separaba ambas cámaras”<sup>52</sup>. Los dos frentes fueron revestidos de mampostería. También se construyó, a la salida por la parte de Telde, un ancho acueducto edificado sobre el desmonte del terreno, con el objeto de dar salida a las aguas del barranco de la Marfea<sup>53</sup>.

De forma paralela a la construcción del túnel, se procedía a la composición de los dos puentes proyectados para esta parte de la carretera<sup>54</sup>.

*El Puente de la Cuesta Empedrada.* De 17 metros de elevación y el arco de 7 metros de luz. Es de sillería en sus dos frentes y el cuerpo de la bóveda revestido con lajas.

*El Puente de Jinámar,* con 7 metros de ancho y un arco tan rebajado que parecía plano.

El día 28 de Noviembre de 1863 sería abierto a la circulación este segundo trozo<sup>55</sup>. Hay que añadir que el proyecto original de la carretera sufrió, durante esta etapa, una importante modificación. En Mayo de 1863 solicitaron que la vía comenzara desde el extremo Sur del Hospital de San Martín de la Capital, y no desde la ermita de San José, tal como estaba previsto inicialmente<sup>56</sup>. El día 3 de Noviembre, el ingeniero Juan León y Castillo envió a la Superiori<sup>57</sup>. Esta reforma incluyó asimismo dos puentes ubicados en la Hoya de la Plata, ambos 4 metros de ancho, y uno de ellos oblicuo<sup>58</sup>.

<sup>48</sup> BOP. 9-Enero-1861. N°4.

<sup>49</sup> *Ibidem* nota 47.

<sup>50</sup> “Crónica del país”. *El Omnibus*. 2-VII-1862.

<sup>51</sup> “Sección local”. *El País*. 1-XII-1863. Las Palmas de Gran Canaria.

<sup>52</sup> “Sección local”. *El País*. 7-VII-1863.

<sup>53</sup> *Ibidem* nota 47.

<sup>54</sup> *Ibidem* nota anterior.

<sup>55</sup> “Crónica del país”. *El Omnibus*. 2-XII-1863.

<sup>56</sup> “Sección local”. *El País*. 29-V-1863.

<sup>57</sup> “Sección local”. *El País*. 10-XI-1863.

<sup>58</sup> *Ibidem* nota 53.

*Trozo Tercero.* El presupuesto ascendió a 555.971 reales y 50 céntimos<sup>59</sup>. Las obras de este último tramo comenzarían a finales de 1862 por que fueron rematadas el 10 de Octubre del citado año. La única dificultad de este trozo era la construcción del puente sobre el barranco de Telde. Por ello se preparó un presupuesto parcial de 453.393 reales y 74 céntimos, y proceder así a su ejecución<sup>60</sup>. La carretera principal de Las Palmas de Gran Canaria a Telde finalizó el día 6 de Octubre de 1865, cuando quedó cerrado el último de los siete arcos que componen el magnífico puente sobre el barranco de Telde.

## EL PUENTE DE LOS SIETE OJOS EN TELDE

La importancia de esta obra era comprensible. Cuando el barranco traía agua en abundancia, como con frecuencia sucedía en invierno, las comarcas sureñas quedaban incomunicadas. Se paralizaba, por lo tanto, la salida de los productos agrícolas hacia el puerto de la capital. El ejemplo de aquellos duros inviernos lo viviría el comerciante Francisco Pérez Cabral que en 1861, y con solo 16 años, iniciaría su aventura comercial en Telde.

Aprovechando los últimos meses del verano, sobre catorce carros tirados por pares de mulas, cargó todas las piezas de tela que cabían en ellos. Salió casi de madrugada presto a cubrir en tres o cuatro horas los 14 kilómetros que tenía la carretera que pasando sobre el acantilado de La Laja y atravesando el Valle de Jinámar llegaba hasta la Primavera. Piedra y tierra formaban “su firme”. Llegando a la “Vista de Telde” tuvo que esperar por espacio de ocho días a que amainaran las lluvias y dejara de correr de banda a banda el Barranco Real. Su cauce medio seco lo cruzó con más voluntad que oficio, atravesó Telde (San Juan), pasando por las calles: Real, de las Cubas, de los Baluartes y en medio de huertas llegó por el camino que decían del Abrevadero a la concurrida y destartalada Plaza de San Gregorio”<sup>61</sup>.

La primera noticia relativa a esta obra consta en la prensa con fecha del día 23 de Marzo de 1859. Informa que el ingeniero Juan de León y Castillo acababa de levantar el plano del puente, uniendo la carretera del Sur con el pueblo de Telde. Constaría de nueve arcos y su coste oscilaría en unos 16.000 duros<sup>62</sup>. El Ayuntamiento de Telde tomó la primera decisión relativa a su cons-

<sup>59</sup> BOP. 16-Julio-1863. N°85.

<sup>60</sup> BOP. 1-Julio-1863. N°78.

<sup>61</sup> González Padrón, A. “Los Llanos de San Gregorio, centro comercial de la ciudad de Telde”. Revista *Guía Comercial de la Ciudad de Telde*. Telde. 1989. N°3. Pág. 9.

<sup>62</sup> “Crónicas del país”. *El Omnibus*. 23-III-1859.

trucción. En el acta del pleno municipal celebrado el día 7 de Julio de 1859 señala que en el presupuesto de ese año se ha autorizado:

veinte mil reales de vellón para la construcción de un puente en el barranco principal de esta ciudad, creía haber llegado el tiempo oportuno de darse principio al trabajo preparatorio de la obra con entera sujeción alguno y presupuesto levantado por el Ingeniero D. Juan de León y Castillo.

Y toman la siguiente resolución:

En cuya consecuencia y después de una larga discusión sobre el particular se acordó: que desde luego se principie dicho trabajo bajo la Dirección del mismo D. Juan de León y Castillo, y con tal formalidad que exige su naturaleza, para lo cual se comisiona al Sr. Antonio Calderín, D. José Calzadilla Benítez, D. Rafael Díaz, D. Adrián Naranjo, D. Diego Gil, D. Domingo Calimano, D. José Falcón, D. Eugenio Zumbado, D. Juan Aguiar Romero, D. José Espino, D. Cirilo García, D. José Naranjo, D. Segundo Medina y D. Guillermo Morales para que [No legible] en secciones concurre uno diariamente a los trabajos llevando cuenta y razón formal de las cantidades que se vayan invirtiendo y que han de ser satisfechos con su intervención, para que en su día pueda justificarse con la mayor claridad en las cuentas que han de rendirse<sup>63</sup>.

Ya en el mes de Agosto pusieron en circulación una invitación dirigida a los vecinos de la ciudad y propietarios ricos de la isla. El objetivo era la contribución, con algunos donativos, a fin de llevar a cabo el proyecto del puente<sup>64</sup>. Los resultados fueron muy satisfactorios, porque en Septiembre la prensa ya afirmaba sobre la excavación de los cimientos<sup>65</sup>. No obstante, algunos vecinos se dirigieron al Gobernador civil solicitando “que no se lleve a efecto la construcción proyectada del puente del barranco de Telde, por ser un lujo inútil para aquel pueblo y no producirse ninguna utilidad”. A lo que el correspondal añadiría:

Apenas nos atrevemos a creer semejante absurdo en el siglo en que vivimos; negar la utilidad de un puente sobre un barranco que en invierno interrumpe a cada instante las comunicaciones entre la banda del Sur de la Isla y su capital, es cosa que no se comprende. Si es este el modo con que se entendieran los adelantos de los pueblos, pasarían todavía muchos siglos sin que Canaria pudiera salir del estado de atraso en que hoy se encuentra respecto de

<sup>63</sup> A.H.M.T. Libros de Actas Municipales. Año 1859. Acta del Pleno. 7-Julio-1859.

<sup>64</sup> *El Canario*. 23-VIII-1859.

<sup>65</sup> “Crónica del país”. *El Omnibus*. 3-IX-1859.

otros países”. Y concluye con el siguiente desco: “Quisiéramos, por honor mismo de nuestros paisanos, que fuera inexacta semejante noticia, o que al menos sus autores retiraran aquella exposición que a nuestro humilde juicio tan poco favor hace<sup>66</sup>.

La aprobación de la carretera de segundo orden, en 1860, no paralizó la iniciativa municipal. Así, el 10 de Julio saca a “*remate los cimientos de tres pilas para el puente que se va a construir en el barranco de esta población, inclusa la excavación y relleno de mampostería, y relleno que falta para la conclusión de otras dos, por el hilo de cuatro mil quinientos reales de vellón cada una de las tres, e igual cantidad para concluir las dos*” bajo las siguientes condiciones.

*Primera.* La obra ha de practicarse con entera sujeción a los planos levantados y bajo la dirección del ingeniero civil.

*Segunda.* La profundidad de cada pila será de cinco metros, diez de largo y tres de ancho.

*Tercera.* Servirá de hilo para la subasta, 4.500 reales de vellón para cada pila, y la misma cantidad para el relleno que falta a las otras dos que están sin concluir.

*Cuarta.* Resultando el metro cúbico de cimiento a 30 reales de vellón, se abonará al contratista el importe de los que excedan de los señalados en la condición segunda, siempre que sea preciso darle más profundidad, o si por el contrario no llegase se le descontará la deficiencia.

*Quinta.* La mezcla para el relleno se compondrá de una parte de cal, otra de arena y otra de tierra.

*Sexta.* El importe de cada pilar será satisfecho en dos plazos; la mitad al empezarse los cimientos, y el resto cuando se comience el relleno.

*Séptima.* El plazo que se concede para dar concluir la cada pila es de mes y medio.

*Octava.* Las cales que se hallen acopiadas las tomará el contratista a cuenta de lo que ha de percibir al precio de tres pesos dos rpta el caiz.

*Novena.* El contratista ha de dar fianza a ratificación de este Ayuntamiento sin cuyo requisito no dará principio a los trabajos<sup>67</sup>.

Estas obras de carácter municipal concluirían, pero lo restante del proyecto sería ejecutado dentro del tercer trozo de la carretera general. A finales de

<sup>66</sup> “Crónica del país”. *El Omnibus*. 14-XII-1859.

<sup>67</sup> B.O.P. 23-Julio-1860. N°88.

1862 comenzarían estas obras, aunque la dificultad que ofrecía el puente obligó a preparar un presupuesto parcial de 453.393 reales y 64 céntimos<sup>68</sup>.

La Dirección General de Obras Públicas señaló el día 4 de Septiembre de 1863, en Santa Cruz de Tenerife, la subasta de las obras<sup>69</sup> y quedó a favor de Carlos E. Navarro por la suma de 399.990 reales<sup>70</sup>. No obstante, también se verificaba en Madrid otro remate por la misma fábrica —a cargo de Antonio Matos y Moreno—, con una proposición más ventajosa, 393.393 reales. Le sería adjudicada a este último, pero se le incluyó la terminación del muelle santacrucero por la suma de 690.951 reales de vellón<sup>71</sup>.

El periódico local *El País* describe el proyecto del puente a ejecutar de la siguiente manera:

El puente del barranco de Telde se compone de siete arcos, el central de pilas más reforzadas que las de los restantes, para darle mayor estabilidad por ser el paraje a donde afluye la fuerza del agua; y de dos fuertes terraplenes. Esta obra colosal, respecto de las demás de su clase en estas islas, ha sido precisa para aquel barranco, no sólo por lo caudaloso en las avenidas invernales sino por la gran longitud de su cauce: su forma es muy bella, y en armonía con las prescripciones superiores acerca de esta clase de obras. Será una de las páginas artísticas que honrarán a nuestro entendido paisano el Sr. León y Castillo<sup>72</sup>.

El contrato se aprobó el día 6 de Octubre de 1863 y las obras comenzarían el 6 de Diciembre. Una parte de la cantería ya estaba labrada, pero el contratista esperaba al término del invierno para comenzar la obra de los cimientos<sup>73</sup>. Aunque todo parecía indicar que el magnífico puente finalizaría prontamente, la realidad indicaba lo contrario. Ello motivó al Regidor Síndico de Telde presentar un escrito, en el Ayuntamiento de la Ciudad fechado el 6 de febrero de 1865. Expone en este amplio documento los perjuicios económicos que esta situación ocasionaba a los comerciantes y agricultores. No obstante, planteaba una solución presupuestaria, a cargo del Ayuntamiento de Telde, para sufragar los gastos de la terminación de esta obra.

El Regidor Síndico cree de su deber hacer presente a V.S. que muchos vecinos consideran ser de suma necesidad y utilidad el que por V.S. se arbitren medios para la continuación y terminación de la obra del puente en el

<sup>68</sup> “Crónica del país”. *El Omnibus*. 8-VII-1863.

<sup>69</sup> B.O.P. 1-Julio-1863. N°78.

<sup>70</sup> “Crónica del país”. *El Omnibus*. 12-IX-1863.

<sup>71</sup> “Crónica del país”. *El Omnibus*. 30-IX-1863.

<sup>72</sup> “Sección local”. *El País*. 10-XI-1863.

<sup>73</sup> “Obras Públicas”. *El Omnibus*. 27-I-1864.

barranco de esta ciudad, como absolutamente indispensable para poder utilizar la carretera de esta propia Ciudad a la de Las Palmas. = Concluida la misma en toda su extensión *hace tiempo*, si bien puede utilizarse para los carruajes de personas o pasajeros, aunque con bastante molestia por falta del puente, no así para las carretas de carga por no poder éstas atravesar el barranco, ni subir las cuestas de uno y otro lado, resultando de aquí que no puede utilizarse la carretera en el servicio más importante y beneficioso cual es la traslación de frutas y efectos entre las dos Ciudades de las que esta de Telde es esencialmente agrícola y provee a Las Palmas, esencialmente comercial, provee a la de Telde de todos los artículos de comercio incluso muchos de primera necesidad: de modo que los acarretos entre las dos ciudades son diarios y continuados y el hacerlos a lomo causa grandes gastos, daños y perjuicios.

#### Añadiendo:

Es por lo mismo indudable que la carretera entre esta Ciudad y la de Las Palmas es de la mayor importancia para la agricultura y para el comercio de las dos ciudades y aún de toda la Isla; pero sin la terminación del puente en el Barranco de esta ciudad de poco o nada sirve la misma para aquel objeto, siendo muy doloroso que solo por aquella falta, que puede remediarse, deje la carretera de prestar los grandes beneficios que puede proporcionar a la agricultura y el comercio y por consiguiente a la riqueza pública y particular. = Natural es por lo tanto el que todos los vecinos clamen por el que el M.I. Ayuntamiento especialmente encargado por si instituido de atender y fomentar los intereses públicos, adopte los medios más a propósito para que el puente se continúe y termine, siendo así que esto puede conseguirse en tres o cuatro meses y con setenta u ochenta reales; de modo que si el Ayuntamiento puede facilitarlos a la empresa en calidad de préstamo, con las debidas garantías y a un rédito moderado, prestará un servicio inmenso sin compromiso, sin perjuicio alguno para los intereses que administra y con grande utilidad para los mismos por el contrario. = Sin efecto para un [asunto¿?] tan importante y beneficioso el Ayuntamiento pueda disponer bajo las condiciones indicadas y con la competente autorización superior de las cantidades siguientes que tiene existentes. = Primera, la consignada en el presupuesto de mil ochocientos sesenta y dos para la composición de la plaza de Los Llanos, que en mil ochocientos sesenta y tres, se asignó para la colocación de una fuente en la Alameda dos mil reales. [2.000 reales] = Segunda, la figurada en el presupuesto de mil ochocientos sesenta y tres, para la fábrica de un matadero, despacho de carne y pescado salado cincuenta y nueve mil cuatrocientas ochenta y tres reales, cincuenta y cinco céntimos. [59.483 reales, 55 céntimos] = Tercera, la existente en el fondo del Pósito doce mil trescientos treinta y cua-

tro reales, cincuenta y dos céntimos. [12.334 reales, 52 céntimos] = Cuarta, y la consignada en el presupuesto del presupuesto de este año económico, para el Instituto local, ocho mil ciento diez y nueve reales, un céntimo. [8.119 reales, 1 céntimo] = Des estas cantidades que suman ochenta y un mil novecientos treinta y siete reales y ocho céntimos, [81.937 reales, 8 céntimos] la primera destinada a un objeto de puro ornato, bien puede aplicarse con preferencia [preferencia] a aquel otro de suma necesidad y grande utilidad pública: tampoco hay inconveniente en que se haga lo mismo con la segunda, ya por que aún no están aprobados los planos y presupuesto para la fábrica del mata-dero y despacho de carnes y pescado salado, ya por que indudablemente la continuación y terminación del puente es de necesidad más apremiante y de utilidad más positiva y general: la tercera o sea la consistente [consistente] en el fondo del Pósito puede igualmente aplicarse a un objeto que es de utilidad inmediata para todos los labradores, sobre todo atendiendo a que ya por dos años se ha invitado a los mismos labradores a sumarlo con las condiciones establecidas por la legislación del ramo, y ninguno se ha presentado a pedir suma alguna: y por último la consignada para el instituto local no tiene aplicación en le presente año económico por que el Instituto no se ha establecido, ni se establecerá ya en este mismo año. = Además como que todas esas cantidades se han de facilitar solo en clave de préstamo, por el término de un año y a rédito tenemos que las mismas podrán aplicarse después aumentadas a los propios objetos a que en la actualidad están destinados, y resultará que sin perjuicio y aún con beneficio de aquellos mismos objetos, se habrá además proporcionado con ellos el beneficio inmenso de terminar una obra pública de tanta necesidad, urgencia y utilidad, como el puente en el barranco de esta Ciudad, sin el cual no puede emplear la carretera en el servicio más importante y beneficioso.

Finalmente, el Regidor Síndico propone como solución lo siguiente:

primero que se faciliten para la continuación y terminación del Puente en el barranco de esta ciudad la suma de ochenta y un mil novecientos treinta y siete reales y ocho céntimos, [81.937 reales, 8 céntimos] expútense por la procedencia y conceptos antes expresados: segundo; que sea en calidad de préstamo, por un año, al rédito del seis por ciento y con la correspondiente garantía: tercero, que por medio del Sor. Subgobernador de este Distrito pida al Sor. Gobernador de la Provincia la autorización necesaria para hacer el préstamo: cuarto; que al efecto se acompañe a aquellas autoridades copia íntegra de esta exposición y del acuerdo que recaiga, con certificación del acta que se celebre con los mayores contribuyentes y los demás certificados que comprueben la exactitud y verdad de cuanto dejo expuesto y someto a la ilustrada deliberación de V.S. = Ciudad de Telde, Febrero 8 de 1866. Pedro Bravo de Laguna.

### Continúa el acta con la valoración de los representantes del Ayuntamiento:

En su consecuencia: Vista la exposición del Regidor Síndico para que este M.I. Ayuntamiento adopte los medios más eficaces a conseguir la continuación y terminación del puente del barranco en esta Ciudad, como obra absolutamente necesaria e indispensable para utilizar la carretera de esta propia Ciudad a la de Las Palmas en el importante servicio de la agricultura y el comercio: visto todos los antecedentes que comprueban la exactitud y verdad de lo expuesto por el Sor. Regidor Síndico: oído el dictamen unánime de todos los mayores contribuyentes que han concurrido a la sesión y que han apoyado en todas sus partes la exposición del Sor. Regidor Síndico: Considerando que realmente la continuación y terminación del puente en el barranco de esta Ciudad es de la mayor urgencia y de notorias necesidad y utilidad públicas, que proporcionarán grandes beneficios a la agricultura y al comercio y que contribuirán al aumento de la riqueza pública y particular: Considerando que las obras y objetos a que están destinados las cantidades que deben facilitarse par aquellas obras del puente, no son por una parte de utilidad y necesidad, no pueden por otra realizarse al presente, y por la tanto el diferirlas por un año no causa el menor perjuicio al mejor servicio público, al paso que se conseguirá aumentar con un seis por ciento las sumas a otras obras y objetos destinados. El Ayuntamiento, después de la más detenida y meditada discusión en que han tomado parte todos los mayores contribuyentes concurrentes. Acuerda acceder en todas sus partes a lo propuesto pro el Señor Regidor Síndico, y que por el Señor Presidente y Secretaría se copiaron certificaciones y dirijan las comunicaciones necesarias para obtener la aprobación de la superioridad<sup>74</sup>.

También la prensa informaba sobre abandono que sufría las obras públicas en Gran Canaria. Señalaba que no se habían satisfecho a los contratistas el importe de los trabajos ya realizados. La penuria de las areas del Tesoro Público justificaba tales hechos.

Como no todo puede ser hecho por el Gobierno, a favor de los pueblos, sobre todo en épocas que, como la actual se reciente el Erario de falta de recursos para atender a las necesidades públicas, creemos que estando interesados ciertos pueblos de esta isla más inmediatamente que otros en la terminación de algunas obras, debieran hacer un esfuerzo, suministrando cantidades en calidad de reintegro a los contratistas de esas obras<sup>75</sup>.

La sesión municipal celebrada el día 6 de Abril de 1865 acepta la propuesta

<sup>74</sup> A.H.M.T. Libros de Actas Municipales. Año 1865. Acta del Pleno. 9-II-1865.

<sup>75</sup> "Crónica general". *El Omnibus*. 11-III-1865. Las Palmas de Gran Canaria.

presentada por el citado Regidor con el visto bueno del Gobernador Civil de la Provincia. Según se cita en el acta el Gobernador envió un oficio con fecha 14 de Marzo en el que toma en consideración las razones del Ayuntamiento y los mayores contribuyentes. Le permite así disponer de los medio oportunos.

con el fin de continuar y terminar la construcción de un puente en el barranco de esta Ciudad para poder utilizar la carretera que conduce a la Ciudad de Las Palmas y transportar sus frutos, a la que tuvo a bien conceder la autorización solicitada para prestar a la empresa encargada de la construcción del mencionado puente, la cantidad de ochenta y un mil novecientos treinta y siete reales tres céntimos [81.937 reales 3 céntimos] que existen en la Depositaria de propios por el término de un año, al interés del seis por ciento y con las necesarias garantías hipotecaria que serán admitidas por esta corporación asociada de mayores contribuyentes y bajo su responsabilidad.

Por otro lado añade en la misma acta municipal:

otro oficio del mismo Señor Gobernador comunicando a este Ayuntamiento por el Subgobierno de este Distrito con fecha veinte y siete del expresado mes anterior en el que su señoría, en vista de la instancia que le fue dirigida por D. Antonio Matos y Moreno en solicitud de que se le admita como garantía para responder de la cantidad arriba expresada y al interés del seis por ciento que se le anticipa por esta Corporación por el término de un año para concluir la construcción del puente en le barranco de esta Ciudad, un libramiento de mayor suma de los que están expedidos a su favor contra la tesorería de esta Provincia, se sirvió resolver que habiendo autorizado a este Ayuntamiento para que asociado de mayores contribuyentes y bajo su más estrecha responsabilidad admita la fianza que deberá prestarse para responder del capital y rédito a este municipio puede ocurrir haciendo las proposiciones que figure oportunas. Vista una solicitud del mismo D. Antonio Matos y Moreno en la que con referencia a lo resuelto por el Sor. Gobernador de la Provincia hace presentación de los libramientos expedidos a su favor contra la tesorería de esta Provincia, impórtense más de los ochenta y un mil trescientos noventa y siete tres céntimos y su rédito anual del seis por ciento, para que en vista de la misma se sirva esta Ayuntamiento declararlos garantía bastante, y en su consecuencia disponer que se otorgue la correspondiente escritura y la entrega de la expresada cantidad. Considerando: que la garantía que ofrece los libramientos expresados es más eficaz y expedita que la de una hipoteca en bienes raíces y que no puede llegar el caso de que sea ilusoria, puesto que no es posible que dejen de cubrirse los expresados libramientos: considerando que a lo sumo sólo podrá suceder que el pago de los mismos no se verifique dentro del año por falta de fondos en la tesorería de la Provincia; y que este mismo inconveniente único, puede salvarse prestando el contratis-

ta D. Antonio Matos un fiador de responsabilidad y arraigo como su padre D. Pedro Matos y Matos: considerando, que no obstante debe obtenerse la aprobación del Sor. Gobernador de la Provincia para admitir definitivamente las garantías expresadas con la fiaduría mencionada.

Se acordó: acceder a la proposición de D. Antonio Matos y Moreno, a condición de que en la escritura pública que debe otorgarse, intervenga además D. Pedro Matos y Matos como principal pagador al vencimiento del año, y siempre que el Señor Gobernador de la Provincia tenga a bien aprobar este acuerdo<sup>76</sup>.

La aprobación por parte de la máxima autoridad provincial, se verificó en la sesión municipal celebrada el 25 de Abril.

Visto el oficio del Señor Gobernador de la Provincia de veinte del corriente transcrito por el Señor Subgobernador del Distrito en el suyo del veinte y uno y por el cual autoriza a este Ayuntamiento y mayores contribuyentes para proceder a la otorgación de la escritura a que se refiere el acta de seis del presente Abril, con la intervención y fiaduría de D. Pedro Matos y Matos. Se acordó nombrar y autorizar a los Señores D. Antonio Ramos y D. Cristóbal Rodríguez y Ortega Teniente de Alcalde y regidor y D. Juan Agustín Romero mayor contribuyente, para que en las condiciones y bajo las garantías contenidas en los oficios del Señor Gobernador de la Provincia de once, y veinte y tres de Mayo y veinte de Abril y en los acuerdos de este Ayuntamiento y mayores contribuyentes, de nueve de Febrero y seis de Abril también últimos otorguen la mencionada escritura, en la cual aparezca la cantidad exacta que se presta consistente en ochenta y un mil novecientos treinta y siete reales ocho céntimos [81.937 reales 8 céntimos] y que al efecto se facilite por Secretaría certificación en forma de todos los mismos oficios y acuerdos, incluso el presente, debiendo contenerse en la propia certificación nota detallada y exacta de los libramientos entregados en garantía por D. Antonio Matos y Moreno<sup>77</sup>.

La sesión municipal celebrada el 7 de Mayo:

la comisión encargada para la celebración del documento a D. Antonio Matos y Moreno, manifestó haber cumplido con dicho encargo y por ello pide se le dé certificado de los libramientos presentados por Matos que deben depositarse. Se acordó: que se dé a D. Antonio Matos y Moreno el certificado de los libramientos y se pongan estos en la Depositaria de este Ayuntamiento bajo recibo que dé Depositaria<sup>78</sup>.

<sup>76</sup> A.H.M.T. Libros de Actas Municipales. Año 1865. Acta del Pleno. 6-IV-1865.

<sup>77</sup> A.H.M.T. Libros de Actas Municipales. Año 1865. Acta del Pleno. 25-IV-1865.

<sup>78</sup> A.H.M.T. Libros de Actas Municipales. Año 1865. Acta del Pleno. 7-V-1865.

Ello permitió la continuación del proyecto sin más demora. De esta manera transcurrirían los meses. Y el día 6 de Octubre de 1865:

quedó cerrado el último de los siete arcos de que se compone el magnífico puente sobre el barranco de la ciudad de Telde, costado por el Gobierno, como parte de las obras nuevas de la carretera de segundo orden de Las Palmas a Telde. En el momento de colocarse la última piedra de la clave, principió un repique de las campanas de la población y el vuelo de multitud de cohetes acompañado de los acordes de la banda de música de aquellos aficionados, y los entusiastas vivas de la muchedumbre que acudió a aquel sitio, a S.M. la Reina (q.D.g.) al entendido y laborioso Sr. ingeniero León, director de los trabajos, y a las demás personas que han contribuido a la ejecución de esa obra verdaderamente monumental<sup>79</sup>.

Aunque en la práctica estaba finalizada, parece ser que aún quedaban algunos trabajos. Por ello se concedió una prórroga de cuatro meses. La real orden con fecha 5 de Marzo de 1866 aprueba el aumento de la obra por un total de 2.855.075 escudos<sup>80</sup>. Tras este último esfuerzo económico, en Septiembre de 1866 se autorizó al ingeniero Jefe de la Provincia recibir definitivamente, con las formalidades de la ley, las obras del puente<sup>81</sup>. El 6 de Octubre, por orden de la Dirección General de Obras Públicas se aprueba el acta de recepción definitiva de este magnífica obra de ingeniería, quedando su conservación a cargo del Estado<sup>82</sup>.

## A MODO DE CONCLUSIÓN

Al cabo de dieciséis años de hallarse organizadas las obras públicas de la provincia, por fin Gran Canaria contaba con una vía de comunicación. Esta carretera unía de forma rápida y eficaz las dos poblaciones más importantes y prósperas de la isla. Esta obra se convirtió en un reto para el Ingeniero Jefe Juan León y Castillo, que había concebido, trazado, dirigido e inspeccionado. La perfección, solidez y gusto estético de su labor se observa hoy día en el recorrido de la misma. La vitalidad de su trabajo sigue vigente, ya que ha perdurado hasta la actualidad la mayor parte de esta vía. Y que decir del *Puente de los Siete Ojos*, convertido con el transcurrir de los años en el verdadero elemento iconográfico de Telde.

<sup>79</sup> "Sección local". *El País*. 13-X-1865.

<sup>80</sup> "Crónica general". *El Omnibus*. 31-X-1866.

<sup>81</sup> "Sección local". *El País*. 11-IX-1866.

<sup>82</sup> "Sección local". *El País*. 26-X-1866.

Esta localidad se convirtió gracias a esta carretera en la entrada y salida del Sur y Este de Gran Canaria. Por ella transitarían toda la producción agrícola de dicha zona y, por consiguiente, el aumento de las transacciones comerciales y el establecimiento de profesionales con nuevas iniciativas e ideas. Al tiempo, lograba liberarse de la influencia directa de la capital insular, ya que al ser el núcleo político y administrativo de la Isla, absorbía con gran avidez la vitalidad del resto de los pueblos. En efecto, la proximidad a Las Palmas de Gran Canaria implicaba que los más ricos propietarios de Telde entregaran en arrendamiento sus haciendas, disfrutando de las rentas en la ciudad capitalina. Por ello, la población teldense quedó reducida a colonos sin iniciativa para emprender cambios o reformas.

Su vida, pues, no era vida propia, era una vida prestada, que tomaba mayor o menor incremento, según le acomodaba a los que desde la capital disponían soberanamente de sus recursos. Veíanse grandes y hermosas casas en sus calles y plazas, pero estas casas permanecían cerradas la mayor parte del año, dando al pueblo un aspecto sepulcral. [*El Omnibus*, 20-X-1860.]

La terminación de esta carretera fortaleció la seguridad de la localidad, llegando incluso a reclamar instituciones perdidas en el pasado, como el Juzgado de Primera Instancia e Instrucción. Y algún territorio sureño exigía para sí el derecho de crear Ayuntamiento, pero eso son otras *Historias*.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALVAR, A. *Atlas lingüístico y etnográfico de las Islas Canarias*. Tomo I. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria (1975).
- ALZOLA GONZÁLEZ, J.M. *La rueda en Gran Canaria*. Edición El Museo Canario. Las Palmas de Gran Canaria (1968).
- CHIL Y NARANJO, G. *Estudios Históricos, Climatológicos y Paleontológicos de las Islas Canarias*. Archivo del Museo Canario. Las Palmas de Gran Canaria (1876).
- DENIS GREK, D. *Resumen histórico-descriptivo de las Islas Canarias*. El Museo Canario (Sin Año).
- GARCÍA ORTEGA, P. *Historia de la legislación española de caminos y carreteras*. MOPU. Secretaría General Técnica. Servicio de Publicaciones. Madrid (1982).
- HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, A. *S. Juan de León y Castillo. Ingeniero, científico y humanista*. Consejería de Educación, Cultura y Deportes. Gobierno Autónomo de Canarias (1995).
- JIMÉNEZ MARTEL, G. “El puente de los Siete Ojos de Telde. Símbolo iconográfico de la Ciudad de Telde”. *Revista Guía Histórico Cultural de Telde*. Nº13. Telde (2001).
- MADOZ, P. *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Canarias (1845-1850). Ámbito Ediciones S.A. Valladolid (1986).
- MILLARES TORRES, A. *Historia General de las Islas Canarias*. Edirca. Las Palmas de Gran Canaria (1977).
- MORENO MEDINA, C. *Los caminos de Gran Canaria*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria (1997).
- OLIVE, P. de. *Diccionario estadístico-administrativo de las Islas Canarias*. Barcelona (1865).
- STONE, O. *Tenerife y sus seis satélites*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria (1995).
- TORRIANI, L. *Descripción de las Islas Canarias*. Goya Ediciones. Santa Cruz de Tenerife (1978).
- VV.AA. *Geografía de Canarias*. Editorial Prensa Ibérica, S.A. Las Palmas de Gran Canaria (1993).