

*Referencias Históricas sobre la Gestión de los Caminos Rurales en Guía de Gran Canaria.* Juan Francisco Aguiar Díaz  
Julio 2007.

**Referencias Históricas sobre la Gestión de los Caminos Rurales en Guía de Gran Canaria.**

Juan Francisco Aguiar Díaz (Geógrafo).

**EL HUMILDE SENDERO**

Nunca aspiré a la gloria, ni me atrajo  
de la fama el estruendo,  
ni soñé que mi nombre  
pueda en su libro recoger el tiempo.  
De esa ambición mi corazón no sabe...

Pero cuando contemplo,  
por la noche, del campo en el retiro,  
el humilde sendero  
que hollaron pobres pies que ya descansan,

borrado en parte, que blanquea a trechos,  
a la luz de la luna, y que condujo  
a un apartado hogar, ahora desierto,

mi terrena raíz se reverdece  
y acaso a veces pienso  
con humana emoción: así quisiera  
que en la tierra quedara mi recuerdo.

*6 Abril 1920.*

*Domingo Rivero.*

Ricas y numerosas son las citas y referencias históricas encontradas en la innumerable documentación perteneciente al Archivo Municipal de Santa María de Guía, que nos llevan a percatarnos de la enorme importancia que tenían, al menos hasta el siglo XIX (según documentos consultados), en lo que respecta a la conservación de la Red de Caminos Rurales del municipio. Encontrándonos de esta manera con todo un aparato administrativo adecuadamente jerarquizado y establecido en torno a este elemento territorial, entre otros motivos para velar por la correcta administración de las inversiones que los vecinos dedicaban al mantenimiento regular de los mismos como principal fuente económica al respecto. Ello se deduce en lo extractado de los borradores de correspondencia fechados durante el periodo de 1859 a 1865, donde se cita la elaboración de un Padrón de Prestación personal para caminos vecinales, resultando fundamental para conseguir dicho objetivo:

*Febrero 10 de 1865: **Padrón de prestación personal para los años económicos de 1º de Julio de 1865 a 30 de Junio de 1868 (completo).***

*“Padrón de los contribuyentes sujetos a la prestación personal de caminos vecinales que forman el Alcalde con los repartidores de las contribuciones que suscriben, con arreglo a lo dispuesto en el artº. 39 y siguientes del Reglamento de 8 de Abril de 1848”.*

*Borrador de correspondencia dirigida por el Ayuntamiento y Alcaldía de la Villa de Guía en Canaria. Año de 1859:*

*261, Julio 21: Al subgobernador de este distrito.*

*(...) formado el **Padrón de prestación personal para caminos...Comisionado especial de caminos D. Teófilo Fernández (...).***

*299, Agosto 28: Al depositario municipal D. Martín Moreno.*

*(...) cobranza de la prestación personal de caminos (...)*

Este tipo de organización debía funcionar casi a la perfección, dado que la posibilidad de un continuo mal estado de las vías de comunicación existentes derivaría en serios problemas de carácter socio-económico, imposibilitando los flujos de personas y mercancías de primera necesidad, como podían ser alimentos, agua, carbón, leña y otros recursos de igual importancia (medicinas y asistencia sanitaria, correspondencia, etc...). Para ello se crean una serie de cargos administrativos dedicados a la protección y vigilancia permanente de las vías públicas. Figuras como la del *Celador de Caminos*, el *Inspector de Caminos*, el *Veredero Conductor*, el *Comisionado Especial*, serán las encargadas de realizar esta labor “policial” y administrativa. Todos ellos, conjuntamente con unos vocales nombrados previamente, formaban parte de un órgano superior denominado: *Comisión Inspector de Caminos*; el cual tenía como finalidad emitir informes cuando fueran requeridos por las autoridades pertinentes. Paralelamente existía el Negociado de Caminos, de similares actuaciones y dedicación que las encomendadas a la Comisión Inspector según se expresa en los extractos sucesivos:

La existencia de la figura del Celador de Caminos permitía una vigilancia estricta y con cierta continuidad que perpetuaba de algún modo la conservación de los caminos, informando de su estado a petición de instancias superiores. El salario otorgado a este cargo era posible gracias a una contribución periódica que debían destinar los vecinos para el mantenimiento de la red viaria:

*Registro de la correspondencia en el presente año de 1855; sigue 1856, 1857, 1858 y 1859:*

*219, Diciembre 19 (1857): Al Sr. Jefe civil del Distrito.*

*Nombrando **Celador de caminos** a D. Pablo Padilla, incluyendo nota de lo que cada pueblo debe contribuir para su sueldo.*

*172, Noviembre 14 (1858):\_Del Subgobernador de este distrito.*

*(...) enviando a un veredero a costa del Alcalde por no haber remitido lo que esta alcaldía adeuda por consignación al celador de caminos D. Pablo Padilla.*

Se instaban a los llamados vocales para conformar un órgano de control con capacidad suficiente para la toma de decisiones en lo concerniente al estado de conservación de los caminos, denominado Comisión Inspectora de Caminos:

*29, Febrero 27(1858): Al Sr. Jefe Civil del Distrito.*

*Para que tan pronto se presenten los vocales nombrados para componer la **comisión inspectora de caminos** (...).*

Como la propia terminología indica, la figura del Veredero Conductor hace referencia a la profesión dedicada al transporte de mercancías por los caminos, con la particularidad que se trataban de mercancías de dimensiones y pesos considerables, debiendo ser conducidas o controladas por alguien especialmente capacitado y designado para tal fin:

*46, Abril 14(1858):\_Subgobernador de este 2º distrito.*

*Para que se satisfaga al **veredero conductor** la cuota asignada mensualmente a esta Villa para el pago del **inspector de caminos** (...).*

Aunque no hemos podido indagar mucho más en la información histórica manejada, podemos deducir del *Negociado de Caminos* que se trataba de un ente u organismo superior dotado de autoridad administrativa suficiente en la toma de decisiones de cualquier naturaleza vinculadas a la seguridad e integridad de los caminos:

*135, Agosto 29 (1858):\_De el primer teniente de alcalde de esta villa.*

*(...) acerca de **negociado de caminos** (...).*

Tal y como apuntábamos en anteriores párrafos, el mecanismo más pragmático para la conservación de la red viaria de dominio público se había establecido mediante

el abono por parte de los contribuyentes de una Prestación Vecinal para su reparación o mantenimiento:

*150, Septiembre 24 (1858): Del Sr. Subgobernador del distrito.*

*Trata sobre recaudación de la prestación vecinal y estado que de los trabajos hechos en los caminos está mandado se den (...) (En el expediente).*

Aunque conocemos de otros menesteres a los que se debía el Comisionado Especial en un municipio, también era de su incumbencia en este caso asumir competencias en lo que respecta a los caminos rurales:

*Li 4 - - Febrero 24 (1859): Del Subgobernador de este distrito.*

*Para que se obre de acuerdo con D. Teófilo Fernández en todo lo relativo a caminos vecinales en tanto continúe nombrado como comisionado especial por quejarse de que no se hace así (...)*

Como patrón habitual en caso de necesidad de arreglos en los caminos, se procedía a la citación de los vecinos para colaborar económica y activamente en la composición de las vías públicas:

*303, Agosto 30: Al depositario de propios D. Martín Moreno.*

*Sobre citación de vecinos para los trabajos en los caminos (...)*

Los contribuyentes o vecinos debían acudir al lugar en el que se iban a llevar a cabo la reparación de los caminos con sus propias herramientas y utensilios de trabajo necesarios, en este caso era pieza fundamental de labor la utilización de yuntas para el transporte de materiales pesados y otros menesteres relacionados. Anecdótico es el caso de la referencia siguiente, donde se habla de la necesaria aplicación de una orden emitida para que no se exima del pago para la reparación de los caminos a los propietarios de las yuntas utilizadas durante los trabajos, ya que normalmente los propietarios de estas yuntas solían ser gente algo más holgada económicamente, con lo cual resultaba injusta la exención del pago de contribución a los mismos:

*Borradores de comunicaciones que se pasan para la Alcaldía y Presidencia. Año 1863.*

*Nº 316, Octubre 20: Sr Subgobernador.*

*Acerca del pago de contribución para el arreglo y composición de caminos reales por parte de los propietarios de las yuntas utilizadas, sin excepción alguna, ya que por regla general, dichos propietarios suelen ser los más pudientes, no debiendo eximirse de la contribución...*

Obedeciendo a criterios de frecuencia de uso y volumen de mercancías y tráfico en general, además de las conexiones que establecían, los caminos rurales estaban sometidos a una clasificación o jerarquía según lo dicho, regulada por *Real Decreto de 7 de Abril de 1848 (párrafo 3º, artículo 1º, sobre jerarquía de los caminos)*, según registro de la correspondencia que pasa este Ayuntamiento y la Alcaldía en dicho año



de 1855. De esta manera encontramos aproximadamente a mediados del siglo XIX la siguiente clasificación de las principales vías de comunicación del municipio de Santa María de Guía:

*Nº 45, Febrero 19: SS. De la Comisión de la Diputación Provincial D. Cristóbal del Castillo y D. Juan Rodríguez (Caminos vecinales).*

*(...) deben considerarse caminos vecinales de primer orden, según la clasificación adoptada por el Real Decreto de 7 de abril de 1848, los conocidos aquí con los nombres de San Juan, que parte de la Villa y sube hasta la cumbre de la isla recorriendo la jurisdicción en su mayor longitud; el de La Cuesta de Caraballo que conduce a los pueblos del centro y del partido judicial y el del Peñonal que nos une directamente con el pueblo de Moya.*



Vista de El Peñonal desde Moya (2003)

*Como se ve ha dejado de hacer mérito al Camino Real, que partiendo de esta Villa va a la ciudad de Las Palmas por la costa, por considerarlo ya como carretera: más atendida la importancia de los tres primeros, el municipio no puede prescindir de significar a usted que son de verdadero interés general a causa de ser los que ligan con esta capital las poblaciones de Tejeda, Artenara y Moya, pertenecientes al mismo partido judicial.*

*Las demás vías rurales que cuenta este Distrito, aunque son variadas no merecen incluirse en la categoría de que se trata, y por lo mismo omito el hacer especial mención de ellos. (...)*

*Año de 1864. Copiador de oficios:*

*Nº 95, Abril 30): Sor. Subgobernador del Distrito.*

*(...) Paso a manos V. el adjunto estado sumario de los caminos que se dignó reclamarme (...)*

*(...) Según se desprende de las observaciones que se hace en el estado, no son solo los caminos de San Sebastián, San Juan y Cuesta de Caraballo, los únicos que reclaman una particular actuación de el mal estado en que se encuentran; pero como quiera que ni el vecindario cuenta con fuerzas bastantes para su composición inmediata, ni se hallan aun considerados en la categoría de vecinales de 2º orden, he creído poder dejarlos sin incluir en dicho estado.= Lo mismo he hecho en cuanto al camino que conduce directamente a Las Palmas por la Cuesta de Silva, sin embargo de merecer también algunos reparos, por estar ya tenido como carretera Provincial.(...)*

Como referencia orientativa del coste aproximado que podían alcanzar las obras necesarias para la reparación de los caminos del municipio tenemos el siguiente extracto del Archivo Municipal, en la cual observamos que, teniendo en cuenta el valor constante de la cantidad monetaria de la época (183.000 Reales de Vellón), estaríamos hablando de una suma relativamente considerable para ese momento, influyendo en que en ocasiones no se pudieran abordar el total de los costes únicamente con el cobro de la prestación personal de caminos, necesitando la colaboración de otras administraciones:

*Nº 126, Mayo 28; Sor. Subgobernador del Distrito.*

*(...) sobre los recursos con que cuenta para cubrir los 183.000 reales de vellón que se necesitan en metálico para llevar a cabo las obras de los caminos vecinales de esta jurisdicción (materiales, carros y mano de obra...).*

Un claro indicador de la enorme necesidad que existía en lo referente al “estado de salud” del recurso estudiado, lo podemos apreciar en la imposición de sanciones económicas significativas a las administraciones locales, al incumplirse lo establecido desde el punto de vista normativo que regulaba y velaba por la seguridad e integridad física de los caminos:

*56, Febrero 22 de 1857: (...) multa por no emitir informe sobre composición de los caminos vecinales (100 reales de vellón).*

Al hilo de esta temática observamos también similares sanciones a particulares por ocasionar destrozos en el dominio público, tal como sucede en este caso al trasladar maderas de gran peso por los caminos, con lo que ello supone para el deterioro del firme de los mismos:

*135, Junio 28 de 1857: Multa por daños causados en los caminos por conducir madera (...).*

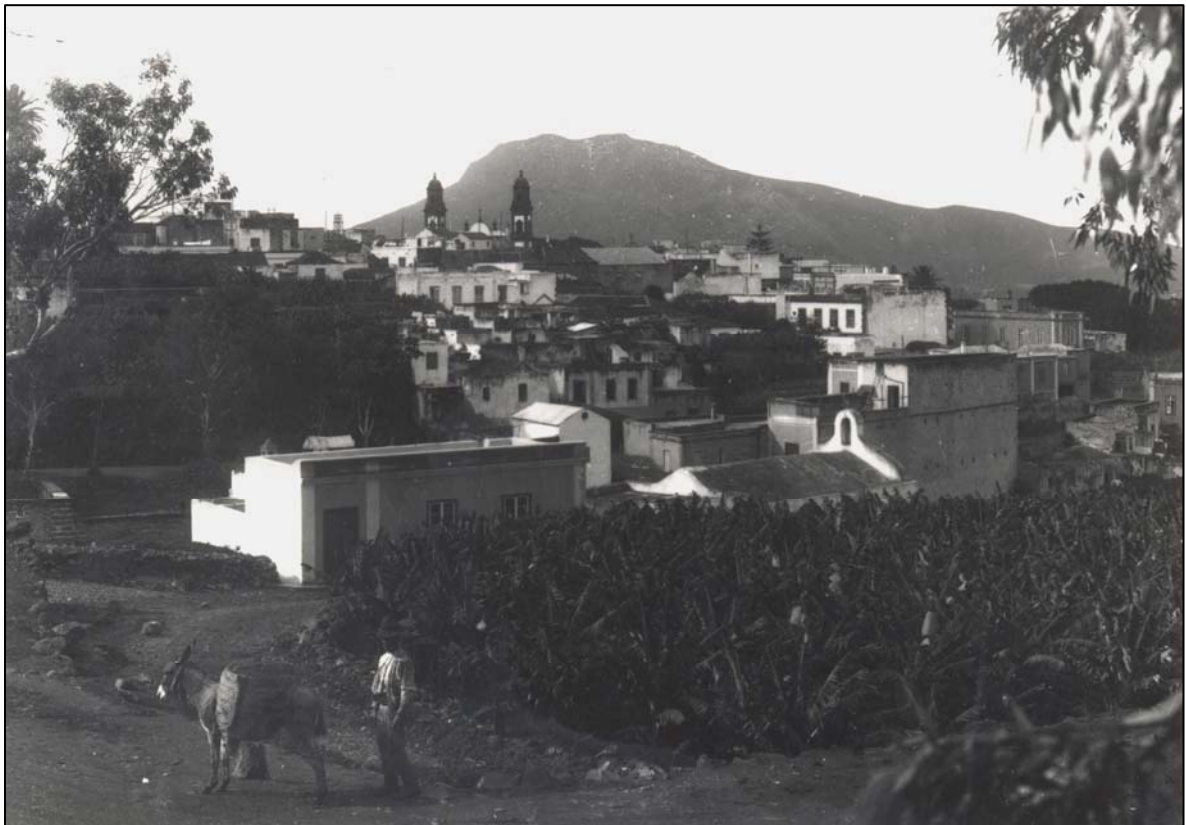
Ya en las postimetrías del siglo XX, nos encontramos ante un elemento territorial ampliamente desarrollado que necesita cada vez más recursos económicos y humanos para su correcto mantenimiento y funcionamiento, para ello es necesario la

creación de servicios exclusivos que velen por dicho objetivo, tal y como nos muestra la siguiente referencia, en le que se aboga por la implantación de un Servicio de Caminos Vecinales dedicado en exclusividad a tal cometido:

*Año de 1872. Borrador de oficios (de Junio a Septiembre de 1872):*

*Nº 108, Junio 5: Sr. Subgobernador.*

*Sobre composición del camino de San Sebastián, sobre fomento del servicio de caminos vecinales (...). Camino que enlaza con el de la Cuesta de Silva y que conduce a Moya y Arucas (...)*



Vista parcial del Camino de *San Sebastián* (1927) Foto:

Casi en la parte central de la fotografía podemos apreciar la cubierta a dos aguas y campanario de la *Ermita de San Sebastián*, la cual obviamente proporciona el nombre al camino, al encontrarse al pie del mismo. El tramo del camino que mejor se distingue es justo donde está parado el personaje que parece posar con su bestia de carga.

Desde este punto del pueblo partían varios caminos en todas las direcciones, casi de manera radioconcéntrica hacia las medianías, a la capital de la Isla, y a la costa del municipio: Los de San Juan y Dehesa, el de La Atalaya y del Mar hasta llegar al del Beril de la Bajada; conectando también con los de el Crucero de Tarazona y Cuesta de la Casiana, donde comienzan el de Llanos de Parra y del Río.



## LA CUESTA DE SILVA



En la fotografía aérea anterior se reconstruye el trazado original por el cual discurría en el año 1962 (fecha del vuelo) el Camino Real del Norte, concretamente en el tramo conocido como La Cuesta de Silva, entre San Felipe y Llano Alegre de izquierda a derecha según la disposición del fotograma, ya que éste no está orientado al Norte.

Una vez más se pone de manifiesto la necesidad de conservar en buen estado las vías de comunicación en todo el conjunto municipal, aunque obviamente, por razones de volumen de tráfico, conectividad del territorio y frecuencia de uso se les presta más atención al cuidado de las vías principales a través de las cuales se vertebraba el municipio, como por ejemplo el Camino Real del Norte, conocido en la época más comúnmente como Cuesta de Silva, tratándose en este caso de la principal arteria de comunicación con la capital de la isla.



Tramo de la Cuesta de Silva (2003)  
Foto: *Claudio Moreno*.

Para esta función hemos comprobado en el Archivo Municipal (*Borrador de Actas de 1856*) la existencia en esta época de la figura del *Policía Rural, de caminos y agricultura*, encargado de velar por la seguridad y conservación de las vías rurales entre otras encomendaciones ligadas al cargo.

Numerosas son las manifestaciones obtenidas en cuanto a referencias al Camino Real del Norte y concretamente al subtramo del mismo que recorre la franja costera del municipio de Guía (Cuesta de Silva como apuntábamos anteriormente), donde nos percatamos del papel que juega el mismo como “pasillo” de comunicación entre los municipios norteños, llegando a exigirse al Ayuntamiento de la Villa de Guía, por parte de ayuntamientos colindantes la reparación inmediata de dicho tramo en el paso por su jurisdicción municipal, sobre todo en épocas de lluvias abundantes, como consecuencia de la torrencialidad y destrozos ocasionados por las mismas en el firme y muros de contención (desprendimientos, colapso de la vía, etc.):

(...) *Borradores de las comunicaciones pasadas a los Ayuntamientos, Año de 1852, 9 Marzo: Ayuntamiento de Agaete sobre el arreglo del camino de la Cuesta de Silva (...)*.

Cabe destacar dentro de esta misma reseña las dificultades encontradas a la hora de ejecutar reparaciones en el tramo de la Cuesta de Silva, debido eminentemente a cuestiones orográficas del territorio en cuestión, es decir, laderas de fuertes pendientes y barrancos de gran profundidad, Ilagándose a solicitar como “especialistas” en dichos terrenos altamente escarpados *la presencia de Orchilladores* (recolectores de la Orchilla) los cuales mostraban elocuentes destrezas de movimientos por los acantilados, siendo grandes trepadores y escaladores entrenados en el arte de la recolección de dicha planta. Para ello se descolgaban por los riscos atados con cuerdas artesanales, siendo de

gran utilidad esta técnica para la reposición de los materiales desprendidos en los puntos donde mayores daños habían causado las escorrentías, prioritariamente en los muros de contención del camino.

En las líneas siguientes presentamos según las citas del Archivo Municipal la enumeración y toponimia con que se conocían las principales vías de comunicación del municipio hasta finales del siglo XIX, llegando la mayor parte de ellas a conservar dicha toponimia hasta la actualidad. Si nos acercamos a un mapa del territorio municipal, podemos apreciar que las vías recorren en toda su amplitud el global de toda su superficie, comunicando todas las zonas, pagos y barrios del propio municipio, además de enlazar con los municipios colindantes y las cumbres de la isla:

*Relación de todos los particulares que comprende la circular número 76 del Excelentísimo Señor Gobernador Civil de esta provincia, inserta en el Boletín Oficial de 27 de Octubre de este año para que aquella Autoridad redacte la “Memoria” a que se refiere la Real Orden de veinte y uno de Agosto y sumario que le es adjunto. Año de 1879.*

*Ensanche de la población y caminos vecinales existentes en construcción y su estado.*

*(...); y en cuanto a los caminos vecinales no se halla ninguno en construcción y los existentes en este término son los que siguen: “De Tarazona y Cuesta de Silva, de Cuesta de Caraballo, de San Juan y Dehesa, de las Boticarias y Hoya de Pineda,*



Tramo de la  
Cuesta de  
Caraballo  
(1927)  
Foto: FEDAC

*de los Callejones, de los Llanetes, de la Vega, de Crucero de Tarazona, de Llano de Parras y del río, de la Atalaya y del mar, de las Tres Palmas, del Ingenio y Montaña de Guía, y de travecía del Palmital. Estos caminos cruzan el término en todas direcciones necesitando de obras de reparación algunos de ellos por que se hallan en mal estado. (Ver ANEXO FOTOGRÁFICO).*



Dada la escasez de medios económicos y sanitarios de forma genérica en esta etapa histórica de las islas y en concreto en el municipio, nuevamente se pone de manifiesto la importancia de los caminos o arterias principales de enlace con los municipios aledaños y resto de la isla, como eran primordialmente el Camino Real del Norte o *Cuesta de Silva* y otros del interior que comunicaban con las estribaciones cumbreiras y de centro-sur de la isla, según lo expresado en las *Actas de sesiones y acuerdos de la Junta Local de Sanidad (años de 1821 a 1902)*. En este caso fue necesario establecer puntos de vigilancia como medida preventiva para evitar la entrada en el municipio de posibles contagiados de fiebre amarilla (cordón sanitario):

*Dic. 20 de 1862:*

*(...) seguidamente manifestó este haberle dado parte D. Manuel Martín alcalde pedáneo del pago de los Palmitales de que D. Agustín Velázquez y su familia vecino de Las Palmas, entraron en esta jurisdicción por el **camino de las vueltas de Mérida**, forzando el cordón que allí se había establecido en la mañana de este día, (...)*

Otro caso similar se relata para el año 1838. Para ello se establece un **cordón sanitario**, controlándose de esta manera las dos entradas al Este y Oeste del municipio mediante la instalación de puestos de vigilancia en la zona conocida como *Pie de la Cuesta de Silva* (límite con Moya) y otro en el punto conocido como *Becerril* (límite con Gáldar):



Límite municipal con Gáldar a la altura de Becerril (1894-1895). Foto: Antonio García

*Expediente que el Ayuntamiento de esta la Villa de Guía, isla de Canaria ha mandado instruir sobre medidas sanitarias y demuestra las ocurrencias desde el 21 de octubre del corriente año de 1838.*

Nº 14, Noviembre 5: Ayuntamiento constitucional de Gáldar

*A este ayuntamiento han llegado la queja de varios de sus vecinos que venidos de la Ciudad, se les ha hecho retroceder a unos y a otros se les detiene, por la guardia del Cordón que V. S ha determinado fijar en la Cuesta de Silva; (...)*

Nº 16, Noviembre 6: Ayuntamiento constitucional de Gáldar

*(...), ha dispuesto este Ayuntamiento que dos de los individuos de la guardia de Becerril, vayan directamente a la de la Cuesta de Silva, (...)*

Los caminos o senderos costeros (beriles) además de comunicar los embarcaderos o muelles existentes en la zona Noroeste con la población del interior, debían controlarse también como punto de entrada de posibles epidemias o enfermedades contagiosas que pudieran provocar una situación catastrófica. Para ello, se establecían puntos de control y vigilancia en los mismos, acudiendo al lugar cuando llegaban rumores sobre alguna embarcación con individuos enfermos a bordo pudiese arribar a las costas del municipio, tal y como podemos ver reflejado en las *Actas de sesiones y acuerdos de la Junta Local de Sanidad (años de 1821 a 1902)*; en este caso hace referencia al *Beril de la Bajada*, conocido hoy en día como Morro de la Bajada (una de las zonas tradicionalmente frecuentadas por los pescadores norteños):



Beril de la Bajada. Santa Elena ((2003)

*Sept. 26 de 1822:*

*(...) que se embarcó a las cuatro de la tarde del día anterior por el muelle de dicho Santa Cruz y llegó a estas riberas al amanecer de este día y saltó en tierra por el beril de la bajada. (...)*



## EL ARRIERO

Es de justicia hacer un paréntesis y proporcionar un pequeño apartado a la figura de uno de los personajes que por su labor desarrollada desde esta época hasta mediado el siglo XX aproximadamente, ligó su vida a los caminos y veredas, nos referimos a la noble profesión del *Arriero*.



Imágenes de Arrieros. Fotos: Antonio García Ramos.

El vínculo inexorable entre este tipo de profesiones y los caminos rurales es evidente desde tiempos inmemoriales, no podemos concebir el camino sin el arriero y viceversa. Grandes expertos y conocedores del territorio municipal, recorrían día a día los caminos que comunicaban las principales entidades de población municipal con el casco urbano, abasteciendo de mercancías a los pequeños caseríos, barrios y pagos. Por medio de estos personajes los vecinos se hacían con productos variados, como por ejemplo los utilizados en la industria molinera y para las tareas domésticas de primera necesidad (harinas, leña, carbón, etc.). Eran transportados en fuertes bestias de carga (mulas primordialmente; caballos y burros en menor medida). También para estos individuos existían normativas preestablecidas para regular su tránsito por las vías públicas: *Año de 1865, Borrador de oficios (de enero a junio de 1865)*.

*Nº 93, Marzo 22: Sr. Admor. de los derechos de consumos de esta villa.*

*Sobre derecho que tenían los arrieros que conducían especies a descargar en los caminos públicos cuando estuvieran fuera de la jurisdicción y en horas de la noche que no le permitieran entrar en la jurisdicción (...).*

Otra de las propiedades intrínsecas a muchos caminos era la de ejercer de lindero o frontera límite entre municipios colindantes, con todo lo que ello generaba en cuanto a contenciosos entre los propios municipios y sus administraciones locales: trifulcas y altercados entre vecinos residentes a ambos lados del límite municipal establecido por el paso de la vía pública. De sobra es conocida la “eterna y casi hogareña rivalidad territorial” existente desde antaño entre los municipios de Guía y Gáldar como ejemplo de diputas fronterizas, continuando hasta la actualidad de nuestros días. Sirva como anécdota ejemplar la referencia que a continuación se detalla, en la que vecinos de uno y otro municipio debían reunirse para abordar el reparto de aguas para cada una de las entidades municipales: según *Expediente instruido a consecuencia de haber remitido a esta Corporación el Excelentísimo Señor Jefe Político las contestaciones ocurridas sobre si las Juntas del Heredamiento de la Vega Mayor de Gáldar han de celebrarse en esta Villa (Gáldar) o en la de Guía (...) 1836:*

*(...) dice que-----se hayan celebrado las juntas en aquella jurisdicción, pues cuando se han reunido p<sup>a</sup> ellas en el **Ingenio del Palomar** y en un **camino público**, los unos se han sentado en las paredes del camino que comprende la jurisdicción de Guía y otros en la de Gáldar: (...)*



Reparto del *Heredamiento de La Vega Mayor. Ingenio del Palomar*. El margen derecho del camino pertenece a Gáldar y el izquierdo a Guía (2007)

## LOS FIELATOS

Durante este periodo son varios los mecanismos de control que se establecen sobre el tráfico de mercancías o productos de venta en las pequeñas poblaciones. Uno de estos mecanismos son los *Fielatos*, lugar en el que se controlaban las entradas de artículos de toda índole, desde productos agro-ganaderos fundamentalmente, pasando por cualquier tipo de manufactura y otras necesidades para la población. La exigencia del pago de una tasa o *canon* sobre las mercancías en los fielatos suponía una importante aunque complementaria fuente de ingresos para las administraciones locales. Aunque la finalidad no es detenernos mayormente en este tema, la alusión a los fielatos viene precedida de la propia vinculación de éstos a los caminos, tal como podemos entender del extracto que a continuación introducimos, donde se establecen las vías o caminos a través de los cuales deben circular los conductores de mercancías para llegar a los fielatos; ello supone una estrategia más de control sobre los flujos de mercancías:

*Edicto sobre el nombramiento de “vigilantes o celadores” de los fielatos, con aclaración de las vías por donde deben transitar los conductores*

*20 de Septiembre de 1868. Villa de Guía:*

*D. Salvador Martín Bento Alcalde Constitucional de esta Villa de Guía en Can. <sup>a</sup>*

*(...) Al propio tiempo, y deseando evitar toda duda respecto a las vías por donde deben transitar los conductores, se hace de nuevo entender al público que para llegar al fielato central, sito en la accesoria del número 41 de la calle de la Carrera están marcados los caminos siguientes: las procedencias de Las Palmas y demás pueblos del Naciente de esta jurisdicción, los caminos de la cuesta de Silva, Paso y S. Juan, directamente hasta la confluencia de los dos en S. Sebastián, pasando por el Puente de las Garzas hasta el espresado fielato; las de Agaete por el camino de los Callejones y calle de la Cruz; y las de Galdar por el camino de Becerril al espresado puente y el de la Vega que viene a unirse con el de los callejones a la entrada de esta población.*

*Los tránsitos se verificaran de la salida hasta la puesta del sol, a no ser que los tragineros que lleguen por la noche a los términos de la jurisdicción é intenten descargar para entrar al día siguiente, den aviso al rematador ó vigilantes administrativos y obtengan el previo permiso.*

*Establecido así el fielato central queda prohibida absolutamente la circulación de las especies fuera de los caminos y calles designadas al efecto. (...)*





La línea roja marca el número 41 de la calle de la Carrera (1900). Foto FEDAC

Mención especial merece el que la antigua situación del Fielato Central estuviera justa donde posteriormente se levantara el edificio hoy popularmente conocido y recientemente cerrado como: “*Bodega de Chago*”.

En definitiva y por razones obvias, la estrategia más loable para conseguir un estricto control sobre las mercancías que fluyen por el territorio, era la de vincular las casillas de los fielatos normalmente al pie de las principales arterias de comunicación, pudiendo de esta manera obtener control y registro de todo lo que pueda entrar o salir del municipio. Además, “por enésima vez” queda patente el papel primordial que ejercía en las comunicaciones con la capital el Camino Real del Norte (subtramo de la *Cuesta de Silva*), emplazamiento en el que se pretendió la instalación de un fielato tal y como a continuación se describe, con expresado detalle de las medidas que debían adoptarse con respecto a las dimensiones de la casilla, apelando siempre a la seguridad del tránsito de personas y mercancías:

*Instancia de Manuel Gutierrez Brito, vecino de Las Palmas, solicitando al Ayuntamiento de Guía comunique al Ingeniero de Obras Públicas del Distrito la colocación de una caseta en Llano Alegre para un fielato. Año de 1897.*



Tramo del Camino Real a la altura de *Llano Alegre*. (2003) Foto: *Claudio Moreno*.

(...) Tengo el honor de informar a V. S. que no veo inconveniente en que se conceda a D. Manuel Gutiérrez salvo el derecho de propiedad, autorización para que fije la casilla de fielato a que su instancia se refiere en la jurisdicción de la ciudad de Guía. El sitio mas aparente lo creo junto al camino antiguo de la cuesta de “Silva”, que desemboca en la carretera en el punto conocido por “Llano Alegre”. = La referida casilla debe distar de la arista de la carretera 2,50 metros, con el fin de que los bultos y tráfico que se haga en tales sitios no interrumpa el libre tránsito ni el curso de las aguas que discurren por las cunetas. = (...)

Aunque nos ha sido imposible obtener imágenes, tanto históricas como actuales, de fielatos en el término municipal de Guía, sirvan de ejemplo estas dos que a continuación se muestran, donde podemos apreciar claramente que el tamaño, dimensiones y morfología de la caseta destinada al mismo uso, podían variar según las necesidades o entidad de población en concreto. En la primera de las fotos se ubica en el margen inferior derecho y en la siguiente justo al pie del Castillo.



Fielato en Arucas por la Entrada del cementerio a la ciudad (1895).  
Foto: Antonio García Ramos.



Fielato a la altura del *Castillo de Mata*. Las Palmas de Gran Canaria (1895)  
Foto: FEDAC.



ANEXO FOTOGRÁFICO



Camino Real del Norte a la altura de Tarazona (2003)  
Foto: *Claudio Moreno*.



Camino de *San Juan y Dehesa* a la altura de *El Calabozo* (2003)



Camino de *Las Boticarias y Hoya de Pineda*. (2003)



Imagen histórica  
del camino de *Los  
Callejones* (Margen  
derecho-1895)  
Foto: FEDAC.



Camino de  
*Los Llanetes*  
(2003)

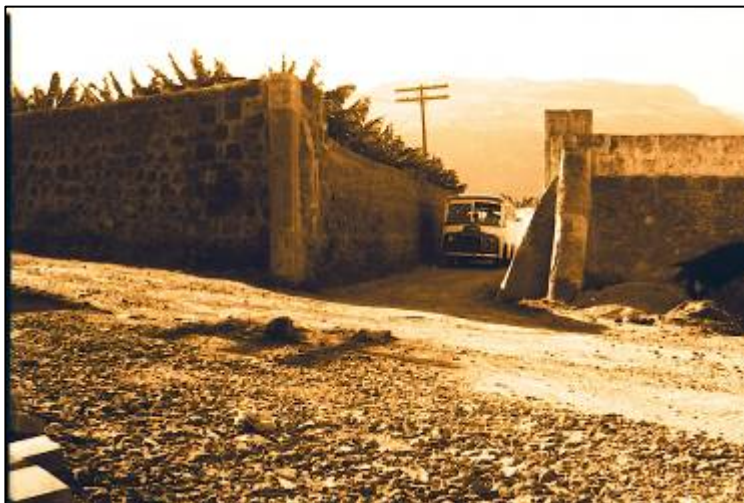


Camino de  
*La Vega o del  
Drago* (2003)





Camino de  
*Llanos de  
Parra y El  
Río (2003)*



Fotografía  
histórica del  
Camino de  
*La Atalaya y  
del mar(1975-  
1977)*

Foto: Elías  
Gil.



Mojones del  
Camino de  
*Tres Palma  
(2003)*



Camino de  
*La Montaña  
de Guía*  
(2003)  
Foto: *Claudio  
Moreno*.



Camino de  
*La Travesía  
de Los  
Palmitales*  
(2003)

**FUENTES ESCRITAS:**

*Archivo Municipal de Santa María de Guía.*

*Inventario de los caminos tradicionales de Santa María de Guía.* 1994. Aguiar Díaz, Juan Francisco. Excmo. Ayuntamiento de Santa María de Guía. Inédito.

*Los Caminos de Gran Canaria.* Moreno Medina, Claudio; 1997. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria .Ediciones del Cabildo de Gran Canaria.

**FUENTES ORALES Y TRANSCRIPCIONES:**

*D. Sergio Aguiar Castellano* (transcripciones).

*D. José Aguiar González.*

**FOTOGRAFÍAS:**

*D. Claudio Moreno Medina*

*Fondo Fotográfico FEDAC.*

*D. Antonio García Ramos.*

*Archivo Municipal de Santa María de Guía.*

*D. Elías Gil León.*

*D. Francisco Rivero García.*

---

**VER MAPA**

---

ES UNA PUBLICACIÓN DE LA REVISTA DIGITAL

[www.guiadegrancanaria.org](http://www.guiadegrancanaria.org)