

Arbolado y carreteras en Guía de Gran Canaria (I). EL LOMO GUILLÉN



Sergio Aguiar Castellano
Javier Estévez Domínguez

A comienzos de la década de los ochenta, una joven psicóloga guinense atendía a un anciano en un centro hospitalario de Las Palmas de Gran Canaria. Al enterarse éste de su procedencia, se dirigió a ella y le preguntó con cierta curiosidad:

- *Dígame joven. ¿Aún existe esa magnífica arboleda a la salida de Guía?*

1. Introducción.

A raíz de la conquista castellana de las Islas Canarias, y especialmente en Gran Canaria, comenzó una intensa deforestación de los montes y arboledas espontáneas que tuvo, entre sus principales consecuencias paisajísticas, la desaparición del arbolado del escenario insular. *Árbol que no frutea, a la chimenea*. Esta mentalidad netamente productivista y que aún pervive en un segmento importante de la cultura insular grancanaria, consiguió eliminar del paisaje todas aquellas especies arbóreas que carecían de valor alimenticio o maderero, convirtiendo a la isla en un páramo desolador desnutrido de sombras y bosques.



Desolada carretera a Telde. 1890. Luis Ojeda Pérez. FEDAC

Sin embargo, durante el siglo XIX comienzan a alzarse voces que demandan el fomento del arbolado por los numerosos beneficios que aportan no sólo desde un punto de vista estético, sino ambiental y hasta económico. Es entonces, cuando comienzan a realizarse las primeras plantaciones de árboles no frutales ni forestales en la isla. No es aventurado afirmar que con la construcción de nuevas carreteras en la isla, volvieron los árboles al paisaje insular.

La primera normativa que con carácter general se promulgaría en España en materia de arbolado y caminos, fue en 1802, estando al frente de la Inspección General de Caminos y Canales, el canario Agustín de Betancourt. Se trata de las *Ordenanzas que el Rey nuestro Señor manda se observen para la construcción de los nuevos Caminos y plantíos de árboles laterales a ellos*.¹

Después de la creación del Ministerio de Fomento en el año 1851, se aprobó, el 7 de febrero del siguiente año, una Real Orden que, por primera vez, mandaba plantar viveros de árboles en todas las carreteras generales con destino a los paseos y márgenes de las mismas.²

¹ VV.AA.: Notas históricas sobre la integración de la carretera en el medio ambiente (1750-1925). Madrid 1995. Pág. 69

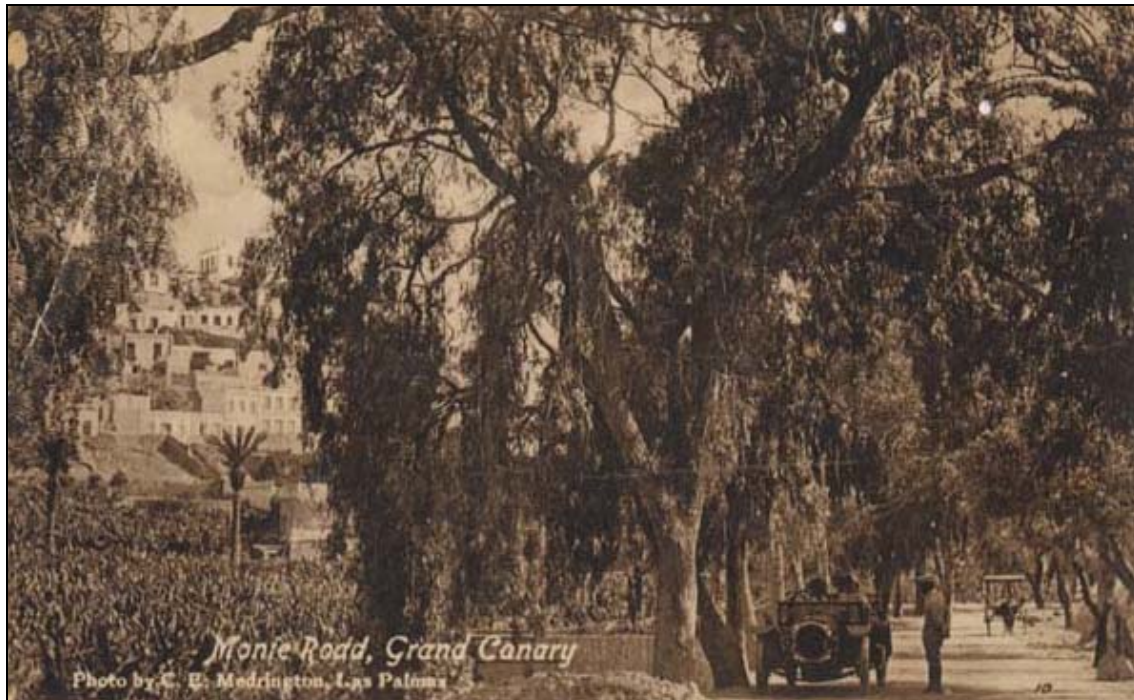
² *Ibidem*. Pág.70

Desde mediados de siglo había venido insistiéndose, repetidas veces, en la necesidad de aumentar el número de árboles en las carreteras, pero no hubo una clara respuesta por parte de los responsables al menos hasta 1862, año en que la Dirección General de Obras Públicas transcribía una Real orden anterior en que se determinaban las reglas para dicho aumento. La Ley se cumpliría parcialmente, materializándose en plantaciones en las inmediaciones de las poblaciones de alguna importancia, así como en tramos cortos.

Con fecha 1 de septiembre de 1896, se aprueba una Real Orden, en la que se pedía a las Jefaturas datos y propuestas para mejorar y aumentar el arbolado, atendiendo en gran medida al notable incremento que había experimentado por esas fechas la construcción de carreteras.

Recién inaugurado el siglo XX, y por Real Decreto de 6 de julio de 1900, se aprobaba el reglamento de conservación, fomento y aprovechamiento del arbolado de las carreteras, como complemento indispensable a todas las disposiciones anteriores.

Se componía el Reglamento de cinco capítulos y treinta artículos sumamente detallados, referentes a conservación, fomento del arbolado, principios generales para el aprovechamiento del árbol, aprovechamientos anuales constantes y aprovechamientos parciales accidentales.



Arbolada carretera del centro a la altura del Risco de San Nicolás. 1910. Foto: Charles E. Medrington.

Archivo FEDAC.

La indudable atención que, desde el punto de vista legislativo, se prestó al problema del arbolado y la carretera a partir de los años centrales del siglo XIX, no escapó a los textos teóricos, y desde aquellas mismas fechas, los tratados, manuales y lecciones de caminos se ocuparon también, sistemáticamente y de forma continuada, del mismo.

En cuanto al fomento del arbolado en las vías interurbanas, será un tema de habitual referencia en las páginas de la prensa, y en concreto por lo que respecta a Gran Canaria se señala que *"una de las necesidades que más se deja sentir entre nosotros es la falta de árboles en las orillas de las carreteras, especialmente en las entradas de las poblaciones"*. Para dar salida a esta situación, se reclamaba la acción de plantar árboles en las carreteras insulares, de tal manera que *"las salidas de las poblaciones se embellezcan, que al atravesar las vías de comunicación haya algo que recree la vista del viajero, algo que le haga pensar en las islas en otro tiempo Afortunadas"*. Se buscaba con ello añadir un interés más al visitante, que de alguna forma complementara el resto de atractivos naturales de que disponen las islas: *"De este modo fomentaremos el turismo; pues no vienen, no, los habitantes de los países civilizados a recrearse con festejos, de que ya están hastiados; vienen sí a disfrutar de un clima templado, a recorrer carreteras pobladas de árboles, bien cuidadas, a contemplar los alrededores de las poblaciones y a descansar del tedio y hastío que les producen los refinamientos de la civilización"*.



Muchos caminos a principios de siglo aún permanecían sin arbolado. Archivo FEDAC

2. LA CARRETERA DEL NORTE DE LA ISLA A SU PASO POR GUÍA DE GRAN CANARIA

El 31 de agosto de 1881 se publica el Decreto de subasta de los tramos 8º, 9º y 10º de la carretera de segundo orden Las Palmas a Agaete, a su paso por el municipio de Guía de Gran Canaria. Para ello el Estado tuvo que iniciar los expedientes de expropiación de terrenos.

No sería hasta 1885 cuando los gran canarios pudieron llegar a Guía en diligencia.³ La construcción de las nuevas carreteras llevaba consigo la plantación de árboles en sus márgenes, para que ayudaran a fijar el firme de las mismas y crearan zonas de amplia sombreado que hiciera más agradable el tránsito por ellas.



Foto de la Cuesta de Silva en 1893. Carl Norman

En líneas generales, en la construcción de los tramos 8º, 9º y 10º de la carretera de segundo orden Las Palmas a Agaete, a su paso por el municipio de Guía de Gran Canaria se plantaron numerosos árboles allí donde la topografía lo permitía. Principalmente se plantaron eucaliptos como especie principal. Sin embargo, también se plantaron especies como el falso pimentero o sauce (tramo de Barranco Hondo a Guinea) y, sobre todo, en el tramo que unía Guía y Gáldar se plantaron cientos de ejemplares de una especie arbórea que resultaba idónea en este tramo interurbano por su rápido crecimiento, frondosidad y escaso mantenimiento: el laurel de indias (*Ficus microcarpa*) que hacía tan sólo unas décadas había sido introducido en las islas.

³ ALZOLA, José Miguel: La rueda en Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria. El Museo Canario, 1968

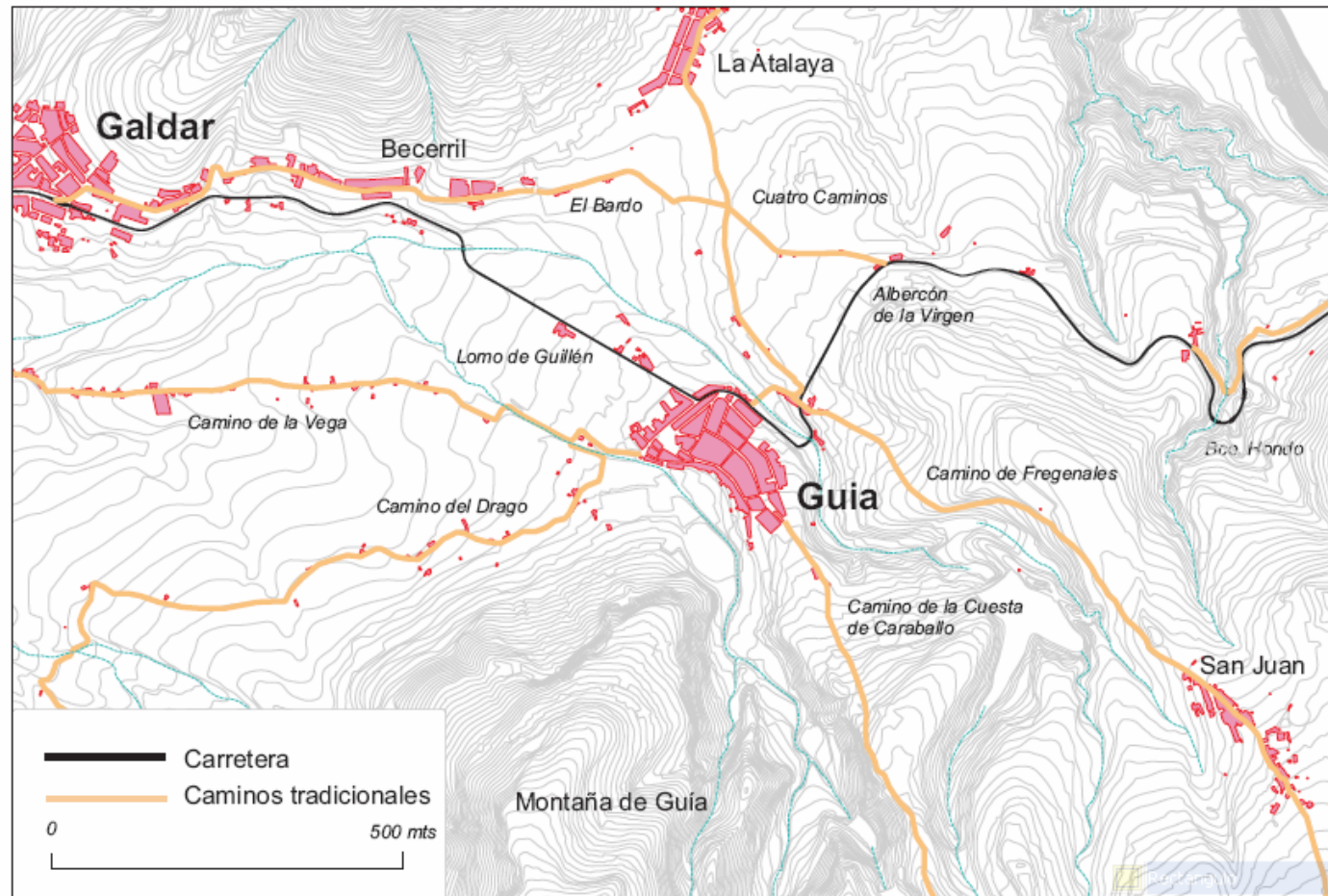


Vista general del Lomo Guillén en 1889, ya finalizada la nueva carretera del norte, donde se aprecian los laureles.



Con la flecha se marca uno de los laureles plantados al inicio del Lomo Guillén. Año 1890 Foto: Luis Ojeda Pérez.

AÑO 1885. NUEVA CARRETERA Y CAMINOS TRADICIONALES EN GUÍA DE GRAN CANARIA.





Año 1893. El Lomo Guillén totalmente flanqueado por 32 laureles de indias que ocho años después de ser plantados ya daban un aspecto de paseo arbolado contundente. Este paseo contaba con cientos de árboles, entre eucaliptos y laureles que llegaban hasta la entrada de Gáldar.

A continuación y gracias a esta foto de la Revista Canarias Turista fechada el 22 de mayo de 1910 podemos hacernos una idea del túnel, de paseo abovedado que los árboles plantados en 1885 fueron creando a lo largo del recorrido del Lomo de Guillén.



Pero este bucólico paisaje a penas duraría nueve años más, pues en el Diario de Las Palmas del viernes 25 de diciembre de 1919, y en su primera página se denunciaba lo que este

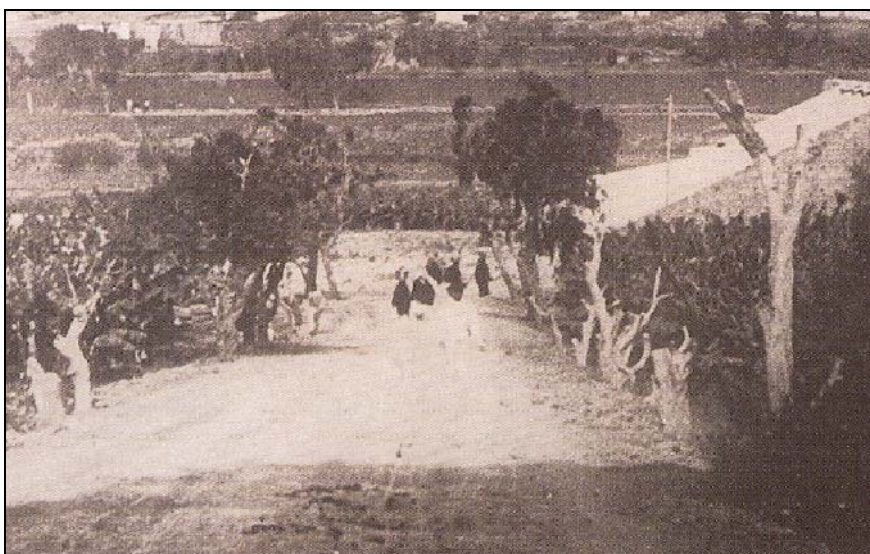
periódico calificaba de *"Punible abandono. Desaparecen los árboles"*, en el desarrollo de la noticia podeos leer: *"(...) El hermoso paseo de árboles de la carretera del Norte, entre Gáldar y Guía que formaban con sus ramas una espléndida bóveda, ha desaparecido"*.

A tenor de la desaparición de la arboleda entre Guía y Gáldar, Francisco González Díaz, conocido como el "Apóstol del árbol", recibía una carta en 1917 del maestro Valenzuela, que llegó a Guía en 1913, denunciando el arboricidio en los siguientes términos:

"El señor Valenzuela, maestro de una escuela primaria de Guía, me ha escrito últimamente para poner en mi conocimiento un hecho triste y delictuoso del que han sido víctimas ciertos pobres árboles, mis antiguos y queridos amigos... Más de doscientos árboles -me escribe-, han sido destruidos en el trozo de carretera entre Guía y Gáldar, un tiempo frondoso y hermosísima avenida, espléndida bóveda de follaje. De muchos de ellos sólo quedan los secos troncos; otros se acaban, agonizan, descortezados y mutilados sañudamente. Muestra su cuerpo leñoso innumerables heridas"

Mayo de 1917

La incuria y negligencia hizo que uno de los más bellos paseos del norte de la isla fuera desapareciendo poco a poco, siendo la parte del lomo más cercana a la popularmente conocida *máquina de azúcar*, la más afectada como se puede apreciar en la siguiente foto.



Tramo final del Lomo Guillén. Año 1919. Nótese el aspecto desolador de la arboleda.

Con el paso de los años la masa arbórea del Lomo fue desapareciendo, si bien se plantaron en sustitución de los laureles de indias, otro tipo de especies, como eucaliptos. No obstante en 1930 nos encontramos con un Lomo de Guillén ya esquilmo en su tramo final, cerca de La Máquina, como se aprecia claramente en esta foto tomada desde la Montaña de Guía por Juan García Mateos en torno a 1930. Del final del lomo ha desaparecido prácticamente todo el arbolado. A su vez, se aprecia la altura de los eucaliptos en su tramo medio.



Sería en 1930 cuando el periódico Diario de Las Palmas publicase el sábado 20 de marzo un artículo bajo el título de *"El arbolado en las carreteras de Gran Canaria"*, en el mismo expresa su satisfacción por que la Junta Administrativa de Obras Públicas de la provincia está *"ocupándose del arbolado de las carreteras, ya sustituyendo los árboles perdidos y plantando arbolitos en aquellos tramos que de ellos se carecían"*.

Un año después, en febrero de 1931 el semanario La Voz del Norte se hacía eco una plantación de árboles:

"hemos visto con sumo agrado como en el trozo de la hermosa carretera que va a Gáldar, en el llamado Lomo y junto al estanque de los herederos de don José Rodríguez Almeida, se han plantado unos -pocos- arbolitos cipreses seguramente en compensación de los eucaliptos allí recientemente arrancados por causar daños a los terrenos. Con igual agrado nos sería grato dar la noticia de que por la Junta administrativa de carreteras se ha procedido a la replantación total de la vía, al igual que el arreglo y alquitranado, de lo que urgentemente necesita".

A partir del año 1940 y hasta 1945 las carreteras de Guía se fueron repoblando con ejemplares de la especie Ciprés de Monterrey (*Cupressus macrocarpa*). De estas plantaciones se hizo eco el semanario publicado por la Parroquia y que se denominaba "GUIA" el 19 de abril de 1940: "*Dentro de unos años Guía dará la sensación de una gran necrópolis. No asustarse. Lo digo por la enorme cantidad de incipientes cipreses diseminados por todos los contornos*"

Tras estas plantaciones, el Lomo de Guillén recuperó parte del verdor conseguido con la plantación original de 1885, tal y como recoge esta foto fechada en torno a 1960 y cuyo autor es Julián Hernández Gil

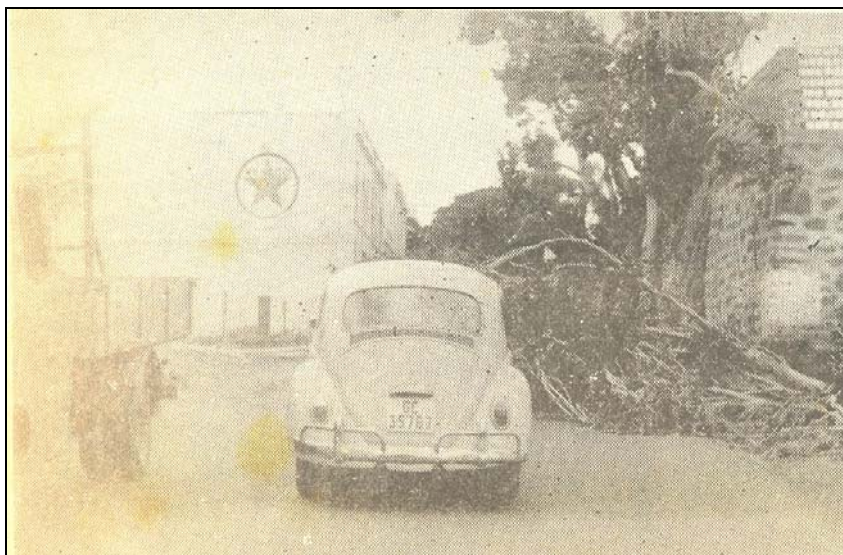
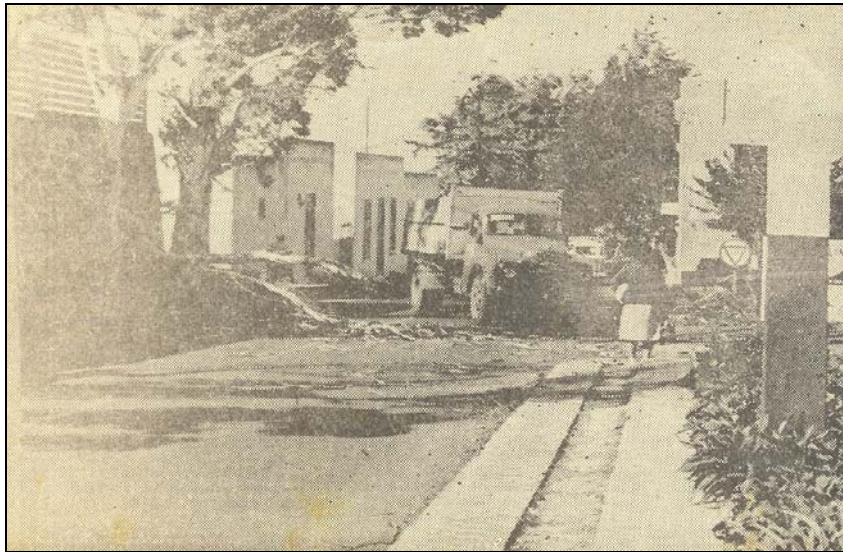


Desde 1885, el paisaje del Lomo de Guillén es una historia repetida de plantaciones y dejaciones que llevan a una sucesión continua de escenarios por el que desfilan numerosas especies vegetales. Unas suceden a otras. Todas con igual comienzo y todas con igual final: plantación y tala por abandono. De este modo, los cipreses plantados en los años 40 ya empezaban a perderse en torno a 1965 tal y como exhibe la siguiente foto extraída de la revista "Isla" publicada en 1966 (justo en frente de Casa Arturo)



A finales de los años 60 del siglo XX aún quedaban algunos ejemplares tanto de eucaliptos como de cipreses, pero en el invierno de 1970 hubo un "huracán", así denominado

por los medios de comunicación, cuya fuerza fue tan grande, que arrancó algunos de los enormes eucaliptos que aún se conservaban en el Lomo de Guillén.



Entre las talas y los vientos huracanados consiguieron reducir el volumen arbóreo del Lomo Guillén a tan sólo unos ejemplares aislados de laureles de indias, eucaliptos y cipreses de Monterrey repartidos a lo largo de la vía.



Foto de finales de la década de los años 80 del siglo XX

A comienzos de la década de los noventa, el ruido de las sierras volvió al Lomo Guillén ordenadas por el falso progreso, para talar definitivamente y bajo justificaciones más que peregrinas, varios eucaliptos y todos los cipreses que, perfectamente sanos, sombreaban el hoy desangelado Lomo Guillén.

Actualmente, de los 32 laureles originales plantados en 1885 con la llegada de la carretera, tan sólo sobreviven 6, cinco de ellos agrupados al comienzo del Lomo Guillén y otro, solitario, en la intersección del Lomo Guillén con la nueva calle Reverendas Madres Dominicás, antiguo camino del Molino de Las Cuartas. Todos ellos sufrieron una drástico poda en el año 2006 por operarios del Servicio de Mantenimiento de Carreteras del Cabildo grancañario.

DATOS BIOMÉTRICOS DE LOS LAURELES SUPERVIVIENTES

Nº de laurel	Perímetro (1.30 mts del suelo)	Altura (mts)	Diámetro de copa (mts)
1	4.38	10.25	8.65
2	3.06	13.29	9.40
3	3.44	14.46	11.35
4	4.15	10.46	6.30
5	4.08	14.12	8.63
6	4.20	11.10	9.38

Nota aclaratoria: El laurel nº 1 es el ejemplar solitario que está frente a la Guardia Civil. El grupo 2-6 son los emplazados frente a las actuales dependencias de la Policía Municipal.



El laurel número 1 es el ejemplar de mayor perímetro.



Grupo de laureles al comienzo del Lomo Guillén.