

COMUNICACIONES INTERIORES EN LA ISLA DE EL HIERRO, CARACTERÍSTICAS Y EVOLUCIÓN

Carlos Santiago Martín Fernández

INTRODUCCIÓN

El objetivo fundamental de la presente comunicación es abordar el estudio de la red viaria en El Hierro en su relación, tanto con el modelo territorial general (sistémico), como con la producción de espacio.

Nuestro punto de partida es la consideración de que las infraestructuras viarias y la organización territorial que ocasionan, son el resultado de un proceso histórico que viene condicionado, por encima de aspectos físicos, por el funcionamiento de una estructura económica y social. Son por tanto las vías de comunicación herreñas hitos territoriales que se encuentran marcados por un concreto sistema socioeconómico y por unas relaciones sociales de producción específicas.

En la presente comunicación intentaremos demostrar esta hipótesis. Para ello explicaremos, en primer lugar, de forma general, la estructura social herreña, para en un segundo epígrafe introducirnos en las características y uso de la red tradicional de caminos, y finalmente establecer algunas características del proceso de construcción de formas modernas de transporte interior.

Hay que aclarar que por razones “espacio-temporales” propias del evento, nos hemos visto obligados a concretar las fuentes e ideas en el período que discurre entre las últimas décadas del siglo XIX y primeras del XX. Fase ilustrativa de una situación que se mantiene (con los matices lógicos) hasta la década de los sesenta del pasado siglo. Esperamos en próximas intervenciones concluir el discurso incorporando aquellos matices más contemporáneos.

CARACTERES DEL MODELO SOCIOECONÓMICO

La economía herreña se ha centrado desde la colonización hasta hace tan solo unas décadas en el sector primario de secano (fundamentalmente ganadero, aunque también agrícola). Con formas tradicionales y rutinarias (algunas que se remontan y perviven durante siglos), la producción se ha localizado en aquellas zonas preferentemente beneficiadas por la humedad, distinguiéndose en el contexto insular diferentes unidades productivas donde poder obtener rendimientos en distintos ecosistemas y períodos del año.

El calendario de los trabajos, la dispersión de la propiedad en un territorio pequeño pero con importantes pendientes medias, y la necesidad de un trabajo intenso por temporadas en cada una de las parcelas, es el fundamento de las conocidas “mudadas” a distintas partes de la Isla, situación esta que nos explica la configuración de su red tradicional con infinitas ramificaciones en forma de veredas.

Otro rasgo característico del modelo herreño es la situación de crisis de subsistencia permanente. Ésta es resultado del funcionamiento de una estructura económica y social marcada por unas relaciones de producción que mantienen estructuras productivas con patrones tradicionales (cultivos de subsistencia, baja productividad y relaciones sociales de producción precapitalistas).¹

En El Hierro se opta, para la consecución de un fin económico y social preciso, por mantener unos medios, que en muchos casos eran ya arcaicos para el momento, y que no permitían superar, para la mayoría de su población, los límites de la subsistencia.² Estas características sociales nos explican las crisis e intensas emigraciones que tanto han distinguido a la sociedad herreña.

En este contexto de pobreza, la cooperación aparece entonces como una forma habitual y esencial para paliar las continuas necesidades. Distintas tradiciones vinculadas a tareas agrícolas y ganaderas, se explican dentro de esta situación de sobreexplotación laboral y bajos rendimientos.

La estructura social herreña no descansa en la posesión de capital monetario. Este es poco relevante (la renta es mayoritariamente en especie), siendo utilizado exclusivamente para comprar ciertas mercancías que no se producen en la Isla, o para el pago de impuestos.³ Los intercambios se ejecutan internamente mediante el sistema de trueque, y es la posesión de una cantidad (de determinada calidad) de tierras en muchas partes de la Isla, lo que nos permite dividir en distintos segmentos la a menudo considerada globalidad del campesinado herreño.

Hay que aclarar, asimismo, que la tierra, eje fundamental de la producción primaria, no aparece en su condición de capital, pues su objeto no es la compra-venta que devuelva una ganancia en el sentido capitalista. Su posesión aparece de manera preponderante como un bien mantenido y potenciado, en tanto que generador de un conjunto de productos de subsistencia y unos pocos comercializables, cuya posesión ejerce un papel crucial en la reproducción de la sociedad herreña.

En este contexto de economía de subsistencia, donde el sector primario era el principal productor de riqueza social, la mayor cantidad de tierras poseídas y de animales (en tierras comunales) dará una mayor o menor autonomía, tanto frente a otros propietarios, como frente al mercado, y situará en distinta posición dentro del sistema de estratificación local a sus diferentes miembros.

La propiedad de las tierras y ganados ejercerá además otra función social decisiva en la organización de la producción, la de otorgar prestigio y poder a sus poseedores (les permite dar trabajos y concertar contratos, conceder prestamos, controlar el comercio y el transporte, poseer molinos de gofio, etc.). Además su notable posesión determina un lugar preferente en la escalonada red de dominación social (son los que detentan el poder político municipal e insular).⁴

En definitiva, la estructura social estará constituida por: campesinos sin tierras que trabajan por jornal o a la parte, pequeños propietarios de los que algunos completan su economía trabajando tierras de otros mediante distintos sistemas de tenencia, y propietarios grandes y medios que arriendan, pagan jornales, o cultivan personalmente (dentro de estos últimos un selecto número controla el comercio, además de los órganos administrativos y de decisión insular).

Esta estructura interna se encuentra subordinada a decisiones procedentes de las islas centrales o capitalinas. A través del control insular del comercio por parte de los grandes propietarios se produce una relación de dependencia entre la clase dominante herreña y distintos agentes económicos foráneos, situados habitualmente en las islas capitalinas y vinculados con los primeros por lazos familiares. Ambos sectores económicos dominantes contraen acuerdos comerciales que permiten la salida de la producción excedentaria herreña, o la específicamente cultivada para la exportación.

De esta forma la producción interna es absorbida por un sector económico comercial y urbano situado en las “islas mayores”. Este modelo se mantiene en tanto que los grandes y pequeños propietarios herreños lejos de reinvertir sus beneficios en la mejora productiva interna, lo hacen en distintos negocios de las islas mayores (proyectos comerciales, inmobiliarios y especulativos) guiados por las burguesías de estas zonas capitalinas.

Por tanto, la estructura social herreña se define desde una doble perspectiva, en lo productivo se organiza internamente dentro de una estructura semifeudal de dominación. Mientras que en lo referente al intercambio provee con beneficio (económico y demográfico) a una burguesía urbana y comercial externa a la realidad insular, apareciendo entonces como subsidiaria o marginal, pero decisiva en la consolidación de un modelo general canario que se vincula, sobre todo para esta época a la agricultura de exportación.⁵

DESCRIPCIÓN DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN HERREÑAS

El sistema de comunicaciones tradicional queda definido dentro del modelo social expuesto. Se trata de formas añejas de comunicación en el contexto de una comunidad con escaso desarrollo de sus estructuras productivas. La situación queda perfectamente descrita en las referencias de sus usuarios, los viajeros. Éstos consideraron de manera general la mala condición de la red con términos tales como: “caminos infernales que en forma de peligrosa vereda circundan las montañas...”.⁶

Antes de iniciar la descripción conviene puntualizar que hasta la realización del proyecto de Carretera Central desde el Puerto de La Estaca a San Salvador, del que hablaremos en el siguiente epígrafe, no existe un plan técnico-administrativo de comunicaciones terrestres. La red tradicional de caminos obedece a imperativos colonizadores y de expansión agraria, siendo en su mayoría fruto de la acción vecinal.⁷

Varios eran los caminos y veredas existentes en la isla,⁸ de los que destacan por su importancia tres: el camino que desde el Puerto de La Estaca (principal embarcadero insular) se dirige a la Villa de Valverde y los dos que comunican Valverde con el Valle de El Golfo, los conocidos como Jinama y Tibataje. De estos tres fluyen sendas secundarias y un sin fin de veredas con más o menos importancia. Por las comentadas razones debemos omitir una descripción absoluta de la red y nos centraremos únicamente en los tres caminos más relevantes.

El del Puerto a la Villa discurría por espacio de “3 millas hacia el interior, de suerte que su subida es muy penosa”.⁹ Se trataba de un camino empedrado, aunque ingrato por su declive, hasta el punto que viajeros como Benigno Carballo Wanguemert impresionado comentaba: “Ya en tierra, no acertamos a distinguir la senda que ha de conducirnos a la población más cercana, pues desde estos sitios sólo vemos que se levanta sobre nuestras cabezas, una pendiente escarpada, sin señales de camino, al menos de camino abierto por la mano del

hombre. Los arrieros nos sirven de guía y llevan por estas gargantas, siguiendo más de una hora la senda que conduce a la villa de Valverde, capital y primera población de la isla”.¹⁰

Los otros dos caminos relevantes en la trama tradicional son los que comunican Valverde con el Valle de El Golfo, sobre los mismos informa Carballo Wanguemert: “...otros caminos salen de la capital y se dirigen al Cabo de la Dehesa y a Guarazoca y Punta de Salmore, el primero de 38 Kilómetros, que pasa por Tiñor y La Albarrada y el segundo de 22 kilómetros; los dos cruzan por las crestas de las montañas dividiéndose desde ellas los dos lados opuestos de la isla”,¹¹ por esta razón “los naturales los denominan camino de arriba y de abajo”.¹²

El camino de Jinama, aquel que toma una dirección central en la isla, atraviesa los Llanos de Nisdafe y sus poblaciones, por entonces zona destacadamente productiva y rica en charcas de agua. Se trataba de una senda entre muros de piedra, desde donde salían abundantes ramales auxiliares. Estaba empedrado en tramos, y en partes “está formado por tierra prensada firmemente por el paso”.¹³ En poco tiempo una vez superada la meseta, y tras el parón obligado en la Ermita (en el camino de Tibataje se encuentra otra con la misma función), donde se suplica la intercepción divina en el tránsito del penoso viaje¹⁴, comenzamos “en zigzag por el estilo de las vueltas de Taganana, con una anchura suficiente para que pueda transitar por él con desarrollo una bestia...”¹⁵ el descenso desde la altiplanicie central, en penoso tránsito,¹⁶ hasta la parte central del Valle, la zona conocida como Las Lapas y El Lunchón.

Por su parte el camino del Risco de Tibataje discurre por la zona norte de la isla, la también conocida como Barlovento, y culmina en el interior del Valle en su parte oriental, Guinea y Las Puntas. La descripción que la viajera inglesa Olivia Stone realizó nos permite conocer las incomodidades del mismo: “...sólo podíamos ver una acantilado y así lo dijimos. Siguió señalando lo que él llamaba un sendero y, con mucha dificultad, distinguimos finalmente una raya serpenteante, como una vena en la roca, que subía por la cara del precipicio. “Es el peor sendero de las islas”, nos dijo y, sinceramente, tenía razón en muchos aspectos”.¹⁷

Como vemos las descripciones son bastante elocuentes. La situación de la red tradicional herreña es característica de formas socioeconómicas precapitalistas, es decir, situación deplorable e incomodidad, propia de un modelo donde los intercambios son mínimos y la autosuficiencia se muestra como determinante.

LA EVOLUCIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE, EL EJEMPLO DE LA CARRETERA CENTRAL DE LA ISLA

El proceso de construcción de la primera gran infraestructura de transporte interno de la Isla, la Carretera Central, nos servirá de ejemplo para explicar en que medida en la isla de El Hierro los aspectos sociales se imbrican en el desarrollo territorial. Además, con esta obra explicaremos una fase importante en la evolución de su red de comunicaciones, y como una vía, que podría haber servido como soporte para formas económicamente modernas, se demoró en su ejecución.

La carretera central (TF-911) se proyectó para unir el Puerto de la Estaca, situado al este, con San Salvador en el Valle de El Golfo, en el noroeste, pasando por la Villa de Valverde, San Andrés y las cumbres insulares. Lo de llamarla central no pudo ser más exacto, no sólo porque atraviere la isla por su centro geográfico, sino también porque permitiría incorporar a

muchos barrios al tráfico comercial, con conexiones a través de caminos vecinales. La carretera aparecería entonces como central geográfica y económicamente.

Las fuentes comentan que fue el rey Alfonso XIII quien, en su visita de abril de 1906 a la isla de El Hierro, y ante la imposibilidad de visitar la Villa de Valverde por falta de caminos seguros, prometió dotar a la Isla de un muelle y embarcadero.¹⁸

El caso es que por intermediación real o no, en el año 1912 se empezaba formalmente la Carretera Central entre el Puerto de La Estaca y San Salvador (Frontera), una vía que nadie esperaba vivir para verla terminada.¹⁹ Conclusión obvia toda vez que ninguna obra de envergadura se había construido en la Isla.

Trozo a trozo se fueron construyendo los seis tramos en que se dividió el proyecto, culminándose en torno a medio siglo después, en el año 1964. De notable interés es el estudio de cada uno de los tramos (especialmente importante es el papel que la carretera tuvo en la represión franquista). Por razones de espacio nos centraremos en las obras relativas a los dos primeros tramos, aquellos que temporalmente transitan en las décadas de los veinte y treinta del pasado siglo.

Lo realmente característico del proceso constructivo de la red de transportes internos herreños no es la notable lentitud con que se realizó, algo por otro lado general para Canarias, lo característico es la motivación y utilización que guió esta obra, y que tanto influyó en su culminación.

En El Hierro el esquema general que explica la expansión de las vías de comunicación vinculándolas en esta primera fase al empuje del desarrollo agrícola de exportación no es posible. La carretera herreña no nace con la vocación de dar una salida rápida a la fruta desde los centros productores a los puertos de salida de los mismos, pues, como sabemos, esta modalidad agrícola comercial es tardía y no aparecerá en la Isla hasta un período reciente, no por casualidad, coincidente con la aceleración y terminación de la obra.

Eliminada la razón general explicativa para otros ámbitos insulares, debemos decir que la carretera central, como no podría ser de otro modo, nace y se desarrolla siguiendo los patrones lógicos de la estructura económica de corte precapitalista reinante en el interior de la Isla.

La carretera dentro de este modelo de relaciones socio productivas tendrá dos utilidades fundamentales: desde el punto de vista pecuniario es una de las contadas fuentes de adquisición de capital para determinados agentes locales,²⁰ no olvidemos la importancia que ello tiene en un contexto de economía mercantil simple. Además la construcción de la carretera será una magnífica forma de colocar los excedentes coyunturales de mano de obra en determinados períodos del año (entre cosechas), o en aquellos años secos, donde se distorsionaban los ciclos productivos, y contingencias internacionales no permitían la salida masiva de emigrantes.²¹

El modelo social y su influencia en la carretera queda perfectamente recogido en la siguiente descripción de la época: "... todos trabajamos y sin embargo son muy pocos los que lo hacen a jornal, y éstos después de terminadas las labores que requieran sus propiedades. Si en los trabajos que vayamos a efectuar nos creemos insuficientes, el pariente o el vecino más próximo nos presta su cooperación, la que pagamos con la nuestra cuando aquellos la necesiten. Por eso se nos explica que los trabajos en una obra tan utilísima para todos, como

es la carretera que va a unir nuestro puerto con esta villa, y de la que a la vez han de salir otras que nos unan con los demás pueblos de la isla, hayan estado casi paralizados por algún tiempo, obligando al contratista a traer obreros de otras islas. Gracias a estos y los que aquí se han sumado, como consecuencia de las continuas sequías que nos han venido afligiendo la citada carretera estará terminada dentro de poco...”.²²

En ningún caso será la carretera un objetivo crucial dentro de las estrategias productivas de la clase dominante herreña. En un extenso artículo publicado en un periódico local, coincidente con los primeros años de la obra, dentro de las principales necesidades no se nombra para nada la carretera. “Lo que nos hace falta: teléfono insular, luz eléctrica, un faro en Orchilla, una estafeta de correos, un mercado y matadero públicos, un registro de la propiedad, un pequeño hospital, escuelas en Erese, Tigaday y Las Casas, 50 toneladas de buenas intenciones y 5.000 de buena voluntad...”.²³ Como se ve ninguna infraestructura modernizadora: pozos, puertos y carreteras, aparecen entre sus pretensiones inmediatas.

Hay que señalar igualmente que la carretera no es ajena a la componente política, y se integra como propaganda en las luchas entre distintos grupos dirigentes enfrentados secularmente por el control insular.

¿Cuándo querrá la suerte que se termine el primer trozo de la carretera del Puerto de La Estaca a Valverde?. Desde hace tres o cuatro años debiera estarlo, y aún no sabemos cuando podremos ver su terminación.... Por Dios, Señor Ingeniero de Obras Públicas! V.S. nos ofreció que por todo abril de 1913 estaría terminado el trabajo de campo de esta carretera... ¿qué ha pasado? ¿Por qué no se ha terminado ese estudio? V.S. Señor Ingeniero, los políticos herreños y los señores Izquierdo Velez y Armas Clos tienen la palabra....²⁴

Razones socioeconómicas y políticas que insistían en mantener un control absoluto por parte de un grupo concreto, ralentizaron ésta, como tantas otras obras, y dejaron a El Hierro sumido durante siglos en una situación de plena subsistencia.

CONCLUSIONES

Líneas atrás comentamos cómo a cada modo de producción y nivel de desarrollo de las fuerzas productivas le corresponde una estructura territorial determinada y unas infraestructuras igualmente concretas. Situación ésta que estaría vinculada a la idea de que en cada una de las fases de desarrollo social le corresponde unas determinadas formas de producción y consumo, de relación social y de poder, que tienen su expresión espacial en modelos territoriales específicos.

En este sentido las infraestructuras representan un papel clave como uno de los principales elementos configuradores y potenciadores de un determinado modelo territorial, al satisfacer los volúmenes de tráfico que demanda un preciso modelo socioeconómico.

En El Hierro no aparecen hasta bien entrada la década de 1960 la necesidad de unas buenas comunicaciones que aseguren la salida de una producción agraria “de primor” hacia el puerto, tal y como sucede en otras islas.²⁵ La clase dominante herreña, como ya comentamos, durante años se resiste a implantar esta modalidad agrícola, y fomentará el autoconsumo, manteniendo la llamada “tetralogía herreña” (queso, vino, fruta pasada y derivados ganaderos) que

comercializa en las islas mayores. Productos éstos que como se sabe no requieren de ningún soporte infraestructural de urgencia para su transporte.

No es hasta finales de la década de 1960, cuando se produce la mutación del modelo socioeconómico insular (incorporación del regadío, asalarización de la población, etc.), y cuando, en paralelo a nuevas formas sociales de producción, se culmine el proceso constructivo de una moderna red de transportes internos. Proceso aún pendiente.²⁶

BIBLIOGRAFÍA

- ARRIBAS SÁNCHEZ, C. de. *A través de las Islas Canarias*, A.J. Benítez, Santa Cruz de Tenerife, 1900.
- CABRERA ACOSTA, M.A. *La isla de El Hierro durante la II República*, Excmo. Cabildo Insular de El Hierro y Centro de la Cultura Popular Canaria, Santa Cruz de Tenerife, 1988.
- CARBALLO WANGUEMERT, B. *Las Afortunadas. Viaje descriptivo a las Islas Canarias*, Centro de la Cultura Popular Canaria, Santa Cruz de Tenerife, 1862.
- DELGADO AGUIAR, G. “Transportes y comunicaciones en Canarias. Notas para su estudio”, en *Revista de Geografía Canaria*, 2, Universidad de La Laguna, Santa Cruz de Tenerife, 1987.
- LOBO, M. *Derrotero de las Islas Canarias*, Imprenta Revista Médica, Cádiz, 1860.
- MADRAZO, S. *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, Ediciones Turner, Madrid, 1984.
- MADOZ, P. *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar*, Ámbito y Editorial Interinsular Canaria, Valladolid-Tenerife, 1845-50.
- MARTÍN FERNÁNDEZ, C.S. “Agua, agricultura y sociedad en la isla de El Hierro”, en *Actas del VIII Coloquio de Geografía Rural*, Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio de la Universidad de Zaragoza-Grupo de Trabajo de Geografía Rural (A.G.E.), Zaragoza, 1996.
- PADRÓN MACHIN, J. *Noticias relacionadas con la historia de El Hierro*, Cabildo Insular de El Hierro, Santa Cruz de Tenerife, 1983.
- PULIDO MAÑES, T. “El sistema de transportes y la organización insular”, en *Canarias ante el Cambio*, Universidad de La Laguna, Santa Cruz de Tenerife, 1981.
- STONE, O. M. *Tenerife and its six satellites. Or The Canary Islands past and present. Vol. I Tenerife-Gomera-Hierro-La Palma*, Marcus Ward & Co., Limited, London, 1887.
- VALVERDE ÁLVAREZ, E. *Guía del viajero en las Islas Canarias y de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife y demás poblaciones importantes*, Imprenta Fernando Cao y Domingo Vial, Madrid, 1887.

PUBLICACIONES PERIÓDICAS

El Deber, Valverde.

El Herreño, Valverde.

El Teide, Santa Cruz de Tenerife.

NOTAS

- ¹ Esta situación de parálisis con raíz social es detectada por algunos visitantes, que así nos lo narran: “La indolencia, malicia y falta de patriotismo de los magnates del Hierro se vio manifestada en el año 1846. Estuvo allí confinado un señor Coronel peninsular cuyo nombre no recordamos; y como notase la escasez extraordinaria de agua para beber, les propuso se construyesen un albercón o mareta pública donde recoger las aguas lluvias. Objetósele, que no había fondos, y expresó que fuese por medio de suscripción entre los pudientes, y el dicho Coronel ofrecía desde luego 50 duros, aunque mero transeúnte. Protestósele que no había sitio suficiente, tanto para el aljibe, como para la recogida de aguas, que era preciso fuese larga. Y acaeciéndose esta última conversación el Gobernador de Armas de la Isla, paseándose en la plaza de la parroquia cuyos techos son grandes y limpios, miró el Coronel hacia la iglesia y dijo: he aquí remediada la dificultad las aguas que caen sobre los techos y ahora se desperdician, servirán de limpia acogida encaminándola al punto donde quiera que se construya el albercón. Y cuando creyó que el Gobernador se alegraría al considerar vencido aquel grave inconveniente, le observó desconcertado, sin atinar modular respuesta. Entonces el Coronel comprendió que la codicia era la causa de la sed de los habitantes por cuanto los ricos le venden el agua que recogen en sus aljibes particulares. El expresado oficial hablaba pestes de los referidos magnates”. Álvarez Rixo, J. A.: “Apuntes topográficos, estadísticos e históricos de la isla del Hierro, según su estado presente en que han sido obtenidos, durante el mes de Enero de 1860”. Ms. En Hernández Gutiérrez, A.S. (1999): *Garoe. Iconografía del Árbol del Agua*. Estudios Prehistóricos, nº5, Dirección General de Patrimonio Histórico, Las Palmas de Gran Canaria, p. 114.
- ² Al respecto es interesante conocer cómo causas sociales paralizaron el desarrollo del regadío y la consiguiente modernización de la isla. Como de nada sirvió la extracción de agua en el Pozo Agua Nueva (Frontera) en 1919 y los contactos con la empresa agro exportadora Fyffes Ltd. para la comercialización del tomate en estas primeras décadas del siglo XX. La ausencia del control político y social de la isla por el grupo de accionistas pioneros en el regadío herreño, truncó este primer intento de modernización tecnológica y superación de la dependencia de las lluvias, así como la incorporación de relaciones de producción capitalistas. Martín Fernández, C. S. (1996): “Agua, agricultura y sociedad en la isla de El Hierro”, *Actas del VIII Coloquio de Geografía Rural*, Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio de la Universidad de Zaragoza-Grupo de Trabajo de Geografía Rural (AGE), Zaragoza, pp. 483-494.
- ³ “No se conoce la cadena, la red que la industria o el trabajo que forman en los grandes pueblos y constituye el secreto de los adelantamientos. Los cambios son poco frecuentes, verificándose algunos en especie y pocos por el intermedio de la moneda”. Carballo Wanguemert, B. (1862): *Las Afortunadas. Viaje descriptivo a las Islas Canarias*. Centro de la Cultura Popular Canaria. Santa Cruz de Tenerife, pp. 177-178.
- ⁴ Al respecto hay que tener en cuenta como los distintos bloques políticos insulares en sus contiendas constantes por el dominio local, mantienen alianzas muy estrechas y participan de las pugnas políticas regionales. Este hecho es especialmente significativo a partir de 1912 cuando El Hierro obtiene, a raíz de la llamada “Ley Canalejas”, un distrito electoral propio con derecho a un diputado. Cabrera Acosta, M.A. (1988): *La isla de El Hierro durante la II República*. Excmo. Cabildo Insular de El Hierro-Centro de la Cultura Popular Canaria, Santa Cruz de Tenerife.
- ⁵ Esta situación económica no es ajena al entramado político. De esta forma lo político y lo económico transitan por un camino homogéneo de relaciones.
- ⁶ Arribas Sánchez, C. de (1900): *A través de las Islas Canarias*, A. J. Benítez, Santa Cruz de Tenerife, p. 236.
- ⁷ “Por iniciativa de nuestro buen alcalde D. Antonio Pérez Pérez se han recompuesto los caminos de este pago... El pueblo trabajó con entusiasmo, y gracias al esfuerzo de los vecinos esta obra ha podido llevarse a feliz término...” *El Deber*. Valverde, 15-8-1925.

- ⁸ Longitud en leguas: 11. Número total de caminos: 6. Olive, P. de (1865): *Diccionario Estadístico-Administrativo de las Islas Canarias*. Establecimiento Tipográfico Pablo Jepus. Barcelona, p. 528
- ⁹ Lobo, M (1860): *Derrotero de las Islas Canarias*. Imprenta Revista Médica, Cadiz, p. 89
- ¹⁰ Carballo Wanguemert, B. (1862): *Op .cit.*, p. 172
- ¹¹ Valverde Álvarez, E. (1887): *Guía del viajero en las Islas Canarias y de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife y demás poblaciones importantes*. Imprenta Fernando Cao y Domingo Vial. Madrid. p. 858.
- ¹² Carballo Wanguemert, B. (1862): *Op. cit.*, p. 173
- ¹³ Stone, O. M. (1887): *Tenerife and its six satellites. Or The Canary Islands past and present. Vol. I Tenerife-Gomera-Hierro-La Palma*. Marcus Ward & Co., Limited. London, p. 242
- ¹⁴ “No puedo menos que reparar al viajero en una Virgen, cuyo nicho está abierto en una roca, conocida y venerada con la denominación de Virgen de Jinama; debiendo consignar que jamás un herreño atraviesa estos sitios sin acercarse a rezar a la Virgen y a rogarle que lo saquen a salvamento en la peligrosa bajada que va emprender: las mujeres, más devotas por naturaleza, rezan muy fervorosas, y las madres presentan sus niños a la Virgen”. Carballo Wanguemert, B. (1862): *Op. cit.*, p. 174
- ¹⁵ *El Teide*, Santa Cruz de Tenerife, agosto 1862.
- ¹⁶ “...era tradicional en los viajeros de este penoso camino... que tanto los que subían como los que bajaban llamaban de forma indicada (a través de chillidos), o viceversa, para anunciar a sus familias que ya llevan salvado la mitad del peligro...”, *El Deber*. Valverde, 31-3-1920.
- ¹⁷ Stone, O. (1887): *Op. cit.*, p. 265
- ¹⁸ Que en la isla no existía. El atraque de buques, pasajeros y cargas se realizaba por medio de lanchas, y esto solo en ciertas radas, como la de La Estaca.
- ¹⁹ Según referencias orales.
- ²⁰ Las vinculaciones entre el poder socioeconómico insular y aquel situado en las islas mayores, comentado líneas atrás, se deja ver en el reparto de los beneficios derivados del desarrollo de la carretera. “El señor Delegado del Gobierno en esta isla ha recibido el siguiente telegrama de D. Martín Rodríguez: “tipo subasta segundo trozo carretera San Salvador que comuníqueme carta como anterior importa 19.000 pesetas conviene vayan gestionando rematador... avísele a Zamora pues en Gran Canaria hay elementos dedicándose a estos negocios”. *El Deber*, Valverde, 9-7-1921.
- ²¹ “... ya es tiempo de que nuestro diputado se ocupe en conseguir un nuevo crédito para evitar el paro obrero que se avecina, pues ya aquí se hacen imprescindibles trabajos de esta naturaleza y más asegurándose un mal año en la isla de Cuba, puerto de salvamento de la inmensa mayoría de las familias herreñas”. *El Deber*. Valverde. 11-9-1923.
- ²² *El Deber*, Valverde, 9-10-21
- ²³ *El Deber*, Valverde, 15-6-1924.
- ²⁴ Izquierdo y Armas fueron candidatos a representantes a Cortes por la Isla. *El Herreño*. El Pinar, agosto de 1921.

- ²⁵ “La red viaria terrestre, que se configura a partir del siglo XIX, tendrá como objetivo principal enlazar, de la mejor y más rápida manera posible, los distintos centros productores con el principal puerto agro exportador: Santa Cruz de Tenerife”. Pulido Mañes, T. (1981): “El sistema de transporte y la organización del espacio insular”, en *Canarias ante el Cambio*. Universidad de La Laguna. Santa Cruz de Tenerife.
- ²⁶ La remodelación y ampliación del Puerto de La Estaca, la ampliación de la terminal del Aeropuerto de Los Cangrejos y el túnel de Los Roquillos hacia El Golfo forman parte de esa inacabada red de comunicaciones.