A topographic map of Tenerife, Canary Islands, showing contour lines and urban areas. A thick black line highlights a specific path, likely the 'Camino Viejo', winding through the terrain. The map is oriented vertically with the title at the bottom.

Valoración de la calidad ambiental del Camino Viejo (Tenerife)

Geografía y Ordenación del Territorio

Trabajo realizado por: Sofía Suárez Cabrera

Tutorizado por: Moisés Simancas Cruz

Índice

RESUMEN	3
1. INTRODUCCIÓN. LA RECUPERACIÓN DEL CAMINO, LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO	4
2. MARCO TEÓRICO Y METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN	4
2.1 Justificación de la investigación	4
2.2 Patrimonio cultural y turismo	5
2.3 Turismo de experiencia	6
2.4 Importancia de recuperar el camino	7
2.5 ¿Por qué “camino” y no sendero?	9
La necesidad de intervenir en la conservación de los caminos.....	10
3. OBJETO DE LA INVESTIGACIÓN: EL CAMINO VIEJO DE ADEJE	11
4. OBJETIVOS	12
5. FUENTES Y METODOLOGÍA	12
6. INVENTARIO	17
6.1. Valores naturales	17
6.2. Valores antrópicos	21
Patrimoniales y etnográficos.....	21
Red de barrancos	24
7. DIAGNÓSTICO CAMINO VIEJO DE ADEJE	25
8. VALORACIÓN DE LA CALIDAD AMBIENTAL DEL CAMINO.....	29
Tramo 1. Calidad alta	30
Tramo 2. Nulo	33
Tramo 3. Calidad alta	35
Tramo 4. Calidad baja	38
Tramo 5. Calidad alta	41
Tramo 6. Calidad media	44
Tramo 7. Calidad alta	47
9. CONCLUSIONES	50
10. BIBLIOGRAFÍA	51
11. ANEXO CARTOGRÁFICO	56
12. ANEXO FOTOGRÁFICO	57

RESUMEN

Las nuevas tendencias del turismo actual consideran visitar lugares que les aporte tranquilidad, desconexión, conectar con la naturaleza y adentrarse en la cultura del lugar al que visita. Partiendo de esta base, el patrimonio histórico, como las antiguas vías de comunicación y los elementos que en ellos se albergan, son recursos que pueden ofertarse como producto turístico a estos visitantes. En este sentido, primero deben someterse a una evaluación ambiental y conocer el estado y las condiciones en las que se encuentra. Para ello, este estudio pretende establecer una metodología de trabajo para evaluar la calidad ambiental del Camino Viejo de Adeje con el fin de promocionarlo como producto turístico.

Palabras clave: calidad ambiental, camino, evaluación, turismo, Tenerife.

ABSTRACT

The new trends in tourism today consider visiting places that bring them tranquility, disconnection, connecting with nature and delving into the culture of the place they are visiting. On this basis, historical heritage, such as old communication routes and the elements housed in them, are resources that can be offered as a tourist product to these visitors. In this sense, they must first undergo an environmental assessment and know the state and conditions in which they are located. To this end, this study aims to establish a working methodology to evaluate the environmental quality of the Camino Viejo de Adeje in order to promote it as a tourist product.

Keywords: environmental quality, road, evaluation, tourism, Tenerife

1. INTRODUCCIÓN. LA RECUPERACIÓN DEL CAMINO, LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO

La importancia de los antiguos caminos de la isla de Tenerife va más allá de hacer un recorrido vinculado al deporte o a comenzar en un punto y terminar en otro. Cada uno de ellos alberga una historia: vías de conexión entre pueblos, trashumancia, trabajo agrícola y ganadero de nuestros antepasados, lecheras que transportaban su producto de un núcleo a otro, etc.

Estos caminos son la huella permanente en el paisaje que, de ser abandonado, se olvidarán y, con ellos, también todas las historias que lo conforman. Su conservación y revalorización funcional es responsabilidad de múltiples actores: administraciones públicas, vecinos de todas las edades, profesionales y visitantes. Si un camino no está activo, entonces no está conservado, no se puede identificar, no está señalizado y no se conoce; esta situación lo conduce a su deterioro, e incluso, su desaparición. No sólo es un sentimiento local y emocional el que aflora para defender la conservación del patrimonio. La recuperación del camino es también una cuestión económica, a modo de recurso, que favorece a los núcleos urbanos que lo conectan, que, siendo los dos motores turísticos del Sur de la isla, son pueblos de medianías alejados de la masa turística asentada en la costa, desconocedora de la historia que envuelve a las medianías de la Islas Canarias.

2. MARCO TEÓRICO Y METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN

2.1 Justificación de la investigación

Silva y Fernández (2008) señalan que la revalorización de los recursos patrimoniales se relaciona con la generalización de la sociedad del ocio y la mayor disponibilidad del tiempo libre. Esta implica una creciente utilización del patrimonio natural y cultural como activos para el desarrollo, preferentemente a través de su utilización por el visitante.

Para la puesta en valor del patrimonio debe identificarse previamente los elementos del territorio. Lejos de señalar un ámbito territorial o un paisaje como un recurso patrimonial se debe dar especial importancia a la identificación de aquellos elementos de revalorización para adecuarse y potenciar las nuevas demandas de ocio, tanto para la población local como para el visitante.

Reflexionar sobre la importancia, no solo de los senderos en general, sino de los caminos históricos en particular. Esto aporta un valor etnográfico, cultural, educativo y pedagógico que abraza al visitante cuando visita este tipo de caminos, llevándose consigo la experiencia de adentrarse en lo local sin dejar de hacer la práctica deportiva que le ha llevado a visitar la isla.

2.2 Patrimonio cultural y turismo

Según la Asociación para la Interpretación del Patrimonio, la disciplina de la interpretación del patrimonio posee una amplia gama de directrices metodológicas para la comunicación con el público y la presentación del patrimonio *in situ* al mismo. Se trata de transmitir un mensaje impactante que, en lo posible, trascienda al mero hecho de la visita. Además de ser una estrategia de comunicación en un contexto definido (un lugar de importancia patrimonial y el público que lo visita en un momento dado), la interpretación es también considerada como instrumento de gestión.

El patrimonio cultural es el conjunto de bienes, materiales e inmateriales, que son identificados por una sociedad concreta como portadores de valores culturales propios de la comunidad. Se trata de bienes tangibles e intangibles que tienen un alto contenido simbólico, lo que les hace merecedores de una especial protección no sólo relacionada con su conservación sino también con el uso que se pueda hacer de ellos (Harrison, 1994; Prats, 1998; Ballart y Juan-Tresseras, 2001, Hernández, 2002).

Velasco (2005) señala que los bienes de patrimonio representan valores diferentes desde la perspectiva del turismo y del patrimonio: mientras para el primero, los bienes de patrimonio tienen, principalmente, un valor de uso, para el segundo tiene un valor simbólico al representar lo que la comunidad concreta ha aportado al conjunto de la cultura. Por ello, mientras que para el turismo la posibilidad de su consumo es el interés central, para el sector del patrimonio lo principal es su existencia y, por tanto, la tarea básica es su conservación.

Por último, resulta de gran interés la definición que la UNESCO (1998) hace de patrimonio cultural: “todos aquellos elementos culturales, tangibles e intangibles que son heredados o creados recientemente”. Como se puede apreciar, identifica el patrimonio como un recurso sumamente importante para el turismo, lo cual se transforma en argumento para recuperarlo y protegerlo, siendo un factor de dinamización y potenciación

del desarrollo socioeconómico local y regional. En relación con esta definición, Fernández y Ramos (2010), plantean la idea que el turismo se ve como una posibilidad para el aprovechamiento de recursos, la creación de empleo y un canal para generar desarrollo económico. En este contexto, las instituciones y particulares empiezan a tomar algunas iniciativas, fundamentalmente de promoción y de comercialización de determinados productos como es el patrimonio. En este escenario es donde plantea este trabajo de fin de Grado.

2.3 Turismo de experiencia

Desde finales de los años noventa se viene registrando cada vez más en los mercados turísticos de todo tipo (rurales, culturales, urbanos, de naturaleza, litorales, etc.) una mayor atención acerca de la “calidad” y la “lentitud” de la experiencia turística, así como la valoración del patrimonio y el paisaje en sentido integral, percibidos de manera especial por el visitante como un valor y un atractivo turístico y por los agentes locales como un factor de calidad de vida, de desarrollo y de identidad territorial. Ello supone un componente fundamental de la imagen de marca turística de un destino (Rivera, 2013).

El aumento del turismo de patrimonio está relacionado con la aparición de un nuevo turista interesado por acercarse y conocer la naturaleza y las culturas, que busca consumir nuevos productos que se diferencian a los del turismo de masas (Ballart y Tresserras, 2001; Prados, 2003)

Calzati (2009 y 2012) habla de la importancia del denominado “turismo slow”. Se trata de una manera de hacer turismo que impulsa un desarrollo económico, social y territorial ligero y, en consecuencia, más sostenible y respetuoso con los elementos patrimoniales locales, culturales y naturales, tangibles o intangibles. Se puede afirmar, por tanto, que bajo este término se recomienda reducir el ritmo de consumo turístico, dedicar más tiempo a un destino e integrarse en él de forma más amigable (Clancy, 2017), por lo que pesar de todas las contradicciones a las que se ve supeditado el “turismo slow” ha transformado el debate sobre cómo reorganizar un turismo que priorice la proximidad. Por lo tanto, se recoge como idea fundamental de este turismo lento, la nueva forma de viajar, conectando con la naturaleza y revalorizando el patrimonio cultural construido sobre los territorios (Calzati y De Salvo, 2018; Valls et al., 2019; Serdane et al., 2020)

Cohen (2005), recalca que las principales tendencias del turismo contemporáneo transcurren en torno al deseo de vivir fantasías, emociones fuertes y autenticidad, cobrando más importancia la componente ética, moral y sensorial frente al aspecto meramente lúdico, consumista y de descanso pasivo en las prácticas convencionales del turismo de masas.

El Plan Estratégico de Turismo en España, Plan Horizonte 2020, hace hincapié en la importancia y el desarrollo exponencial que ha experimentado el turismo que busca desarrollar experiencias vacacionales únicas cuidando la calidad y el detalle. Además, señala en sus líneas de tendencia la línea ambiental, “mejorar el equilibrio entre la actividad turística y su entorno”.

Bordas (2003) señala que el turista ya no busca servicios, sino que quiere experiencias que satisfagan sus emociones. Únicamente las empresas y los destinos turísticos que comprendan los resultados y las experiencias que valora el nuevo turista y los aspectos negativos que está dispuesto a aceptar podrán ser competitivos en el futuro.

2.4 Importancia de recuperar el camino

Las nuevas rutas turísticas están siendo creadas aplicando procedimientos cada vez más estandarizados de clasificación y registro de recursos patrimoniales y paisajísticos, que permiten seleccionar y objetivar aquellos bienes culturales y ecológicos que son susceptibles de transformarse en productos turísticos (Hernández, 2011). El patrimonio ha despertado un interés creciente en los últimos años. Porcal (2011), lo define como un término multifacético que se halla directamente relacionado con el concepto de valoración social digno de ser protegido, conservado, rehabilitado y transmitido a las generaciones futuras.

Las vías y caminos constituyen un componente esencial de los paisajes. Los itinerarios, rutas y caminos constituyen, a su vez, una categoría digna de ser contemplada como bien patrimonial y su gestión y ordenación debe realizarse de forma integrada en el marco del sistema territorial, de un modo coordinado entre políticas distintas e implementando fórmulas de cooperación institucional. De esta forma, Porcal (2011), señala que es fácil descubrir que se ha producido un cambio de uso y, en suma, de significado de muchas vías y caminos históricos que han sido reutilizados para fines turísticos o recreativos, lo

que significa que siguen manteniendo su uso público, pero acogiendo a personas que se adentran en ellos a pie, en bicicleta, a caballo, para practicar deporte o estar en contacto con la naturaleza.

Los itinerarios culturales, o en su denominación anglosajona *cultural routes*, son la base de numerosas iniciativas de éxito en países y regiones periféricas o subdesarrolladas. Éstos responden a una nueva categoría patrimonial en la que prevalecen los valores del entorno y las escalas territoriales. El valor intrínseco de cada elemento interrelacionado por medio del itinerario contribuye a un desarrollo social y económico más sostenible (ICOMOS, 2008). Este giro, con respecto a la consideración tradicional del itinerario, denota un mayor grado de complejidad y enfatiza en los efectos de retroacción entre el patrimonio, el turismo y el desarrollo local. Estos nuevos circuitos o itinerarios, que llevan por apellido, cultural, natural o histórico, entre otros, se desarrollan por espacios concretos que descontextualizados de su entorno pierden todo sentido (Fernández, 2017).

Cano (2018) señala la Red Caminera como instrumento de desarrollo territorial en la isla de Tenerife. Este desarrollo territorial engloba un conjunto de motivaciones que afectan de manera positiva a diferentes factores: población y economía local, importancia del patrimonio y conservación, potenciación del turismo rural, valor local de la red caminera de la isla de Tenerife, recuperación de caminos históricos, etc.

El turismo rural, al igual que el turismo de montaña, tiene un gran potencial para estimular el crecimiento de la economía local y el cambio social, por su complementariedad con otras actividades económicas, su contribución al PIB y la creación de empleo y capacidad de promover la dispersión de la demanda en el tiempo y a lo largo del territorio (Organización Mundial del Turismo, 2021). Las previsiones para 2022 señalan que el turismo relacionado con actividades al aire libre, los productos basados en naturaleza y el turismo rural son las principales tendencias de viaje (OMT, 2021). Esta tendencia debe ser un impulso para los destinos turísticos, para desarrollar acciones dirigidas a, conocer, identificar y poner en valor los recursos patrimoniales y culturales. En este contexto, los senderos y caminos forman parte de ese atractivo. En este sentido, pueden contribuir a la necesaria adaptación a los nuevos intereses del visitante, lo cual resulta clave para ofrecer una gama más amplia de actividades y recorridos dentro del catálogo, ya existente, de Red de Senderos de Tenerife.

Ojeda, González y Moreno (2018) defienden la idea de que las guías patrimoniales deben posibilitar que los senderistas puedan “-confeccionar sus propios senderos, así como *interpretar* los valores patrimoniales que los mismos contienen [...] donde puedan conocer y apreciar el patrimonio natural y cultural-”. Esta idea refleja la importancia de los senderos como rutas para los, cada vez más numerosos, senderistas, que buscan el enriquecimiento cultural a través del deporte y la naturaleza. Se trata de una acción de la que los diferentes actores, públicos y privados, del destino son responsables.

Por otro lado, no cabe la idea de la recuperación y puesta en valor de un sendero o camino sin tener en cuenta a la población local. A este aspecto Gursoy (2002), destaca el papel fundamental de la comunidad residente en el destino en el desarrollo de las políticas turísticas más eficientes, al posibilitar la confluencia entre los intereses de la población local y las autoridades encargadas de elaborar el plan de desarrollo turístico.

2.5 ¿Por qué “camino” y no sendero?

La Asociación Internacional de Caminería define la caminería de la siguiente manera:

- Suma de los elementos que componen el camino, el caminante y su entorno.
- Estudio de las vías de comunicación, de su relación con el entorno geográfico y social y con los itinerarios históricos y literarios.

En función de la propiedad y la titularidad de la gestión y el mantenimiento, se puede distinguir entre privados y público. Los caminos reales forman parte de este último grupo. Si bien este término se aplica genéricamente a los caminos tradicionales, en realidad, corresponde a aquellos caminos de propiedad real que unían los grandes núcleos de población. Su origen se remonta al reinado de los Reyes Católicos, momento en el cual el hecho de que el centro de la monarquía no se encontrara nunca en la capital fija lo que fue la clave de la creación de un ágil sistema de comunicaciones, de una red de caminos reales (Moreno, 2005).

El documento “Criterios y guía de homologación para la Red de Senderos de Tenerife”, editado por el Cabildo de Tenerife en 2019, se fundamenta en las características que deben tener los senderos, los requisitos y los procedimientos básicos para la actuación coordinada de las Administraciones. Los criterios de aplicación se desarrollan en virtud del Decreto 11/2005, de 15 de febrero, por el que se crea la Red Canaria de Senderos y se regulan las condiciones para la ordenación, homologación y conservación de los

senderos en la Comunidad Autónoma de Canarias. En este documento, se especifica el procedimiento para la homologación y un anexo legislativo para agilizar los trámites vinculados con la planificación y ejecución de senderos. Para que un sendero sea reconocido como tal debe cumplir lo siguientes requisitos:

- Fácil accesibilidad
- Producto turístico
- Mantenimiento
- Información y difusión
- Señalización
- Información de usos
- Denominación
- Acreditación

La necesidad de intervenir en la conservación de los caminos

Según el artículo 17 de la Ley 7/1985 “Las Corporaciones locales están obligadas a formar inventario de todos su bienes y derechos, cualquiera que sea su naturaleza o forma de adquisición”. En su artículo 20 se indica que “tratándose de vías públicas, en el inventario deberán constar los datos necesarios para su individualización, con especial referencia a sus límites, longitud y anchura”.

Desde el punto de vista del marco legal establecido en España sobre los caminos públicos, no existe un criterio homogéneo ni coordinado entre las administraciones locales, autonómicas y la administración general del estado (Cano, 2018). Los caminos públicos deben ser gestionados por los ayuntamientos ya que son ellos los que cuentan con un un marco legal que al mismo tiempo que los ampara, los obliga a su conservación y mantenimiento.

El Observatorio de Caminos Naturales e Itinerarios no Motorizados recoge un documento de Análisis y legislación atribuible en España en los tres niveles: comunitario, nacional y autonómico.

Los bienes de dominio público, como los caminos, son “inalienables, inembargables e imprescriptibles”.

El camino tiene su base legal en la regulación estatal, sin embargo, la realidad nos dice que se gestiona por parte de las administraciones locales.

Los caminos públicos constituyen un patrimonio único. Por esta parte, el Código Civil vigente establece que los caminos son bienes de dominio y uso público, salvo que pertenezcan a particulares.

La señalización de los caminos generalmente se regula por las Comunidades Autónomas y, como en el caso de Canarias, a través de un decreto (Cano, 2018).

Por todo lo anterior, resulta obvio que los ayuntamientos son los responsables de potenciar, salvaguardar y proteger el patrimonio histórico relacionado con el camino, teniendo como finalidad preservar y amparar el propio tramo.

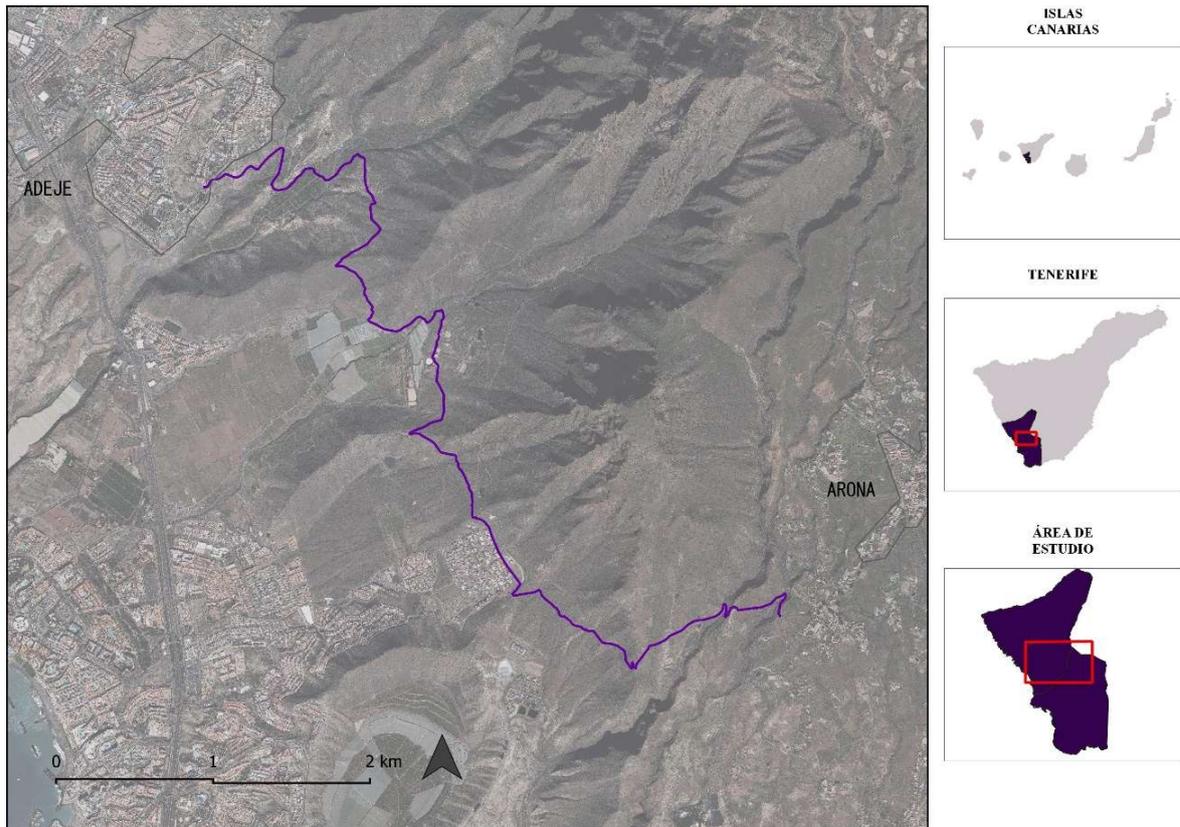
3. OBJETO DE LA INVESTIGACIÓN: EL CAMINO VIEJO DE ADEJE

El camino se localiza entre los municipios de Arona y Adeje (Tenerife), a una altitud entre los 523 metros a los 230 metros (ver mapa 1). Así, por el barranco del Rey, las faldas de la cara sur del Roque del Conde y continúa por las Vueltas de Adeje, el Barranco del Agua y finaliza cruzando el Barranco del Infierno llegando al cementerio de Adeje.

Siguiendo la clasificación de Cano (2018), el Camino Viejo forma parte del Camino Real, que comenzaba en San Cristóbal de La Laguna y terminaba en Santiago del Teide.

Camino Viejo de Adeje, carece de homologación y no está incluido en la Red de Senderos de Tenerife al no cumplir con lo ya indicados criterios de homologación del Decreto 11/2005; por ello no puede considerarse un sendero. Además, en el citado documento de Criterios y guía de homologación para la Red de Senderos de Tenerife, se hace hincapié en considerarlo camino por su patrimonio cultural, señas de identidad e importancia por formar parte del Camino Real del Sur (valores de existencia).

MAPA 1. LOCALIZACIÓN Y DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO



Fuente: elaboración propia a partir de GRAFCAN (2018)

4. OBJETIVOS

Teniendo en cuenta el contexto y la importancia de este camino en la historia de la isla y la crítica que se abordará por el estado en el que se encuentra, el objetivo principal de este trabajo es analizar la situación actual del tramo del Camino Viejo entre Arona y Adeje. Para ello, en primer lugar, se plantea un diagnóstico de la situación actual del camino, para con posterioridad desarrollar una propuesta de recuperación, revalorización o puesta en valor, con el fin de convertirlo en un camino transformable en sendero y transitable y hasta un producto que complemente y diversifique la oferta turística.

5. FUENTES Y METODOLOGÍA

Si bien encontrar información del Camino Real del Sur resulta una tarea sencilla, no lo es a la hora de querer indagar y ahondar en el Camino Viejo de Adeje. Las hojas de servicios y documentos militares ha sido una de las vías para poder localizar y poner en contexto el camino (ver ilustración x del anexo). En el año 1898, Juan López Soler, un capitán del ejército español, recopiló una valiosa información, gran parte perteneciente a la isla de

Tenerife, plasmándola en papel en el año 1906. En él describe las costumbres y usos tradicionales de los habitantes de la época y, además, describía los caminos que comunicaban las aldeas y pueblos más importantes. “De Adeje, además del camino real de la isla, que después de diez kilómetros entra en el lugar de Arona, sale otro camino que, en toda su extensión, marcha muy inmediato al primero, y los dos, después de descender reunidos a las profundidades del peligroso barranco del Infierno, y de remontarse de nuevo, se separan, para reunirse al aproximarse a la gran mole conocida por el Roque del Conde, y entrar por su parte alegre y ya citado Arona, resguardado de los vientos del oeste y norte por el Roque mencionado, y por lo que Imoque y Brezos, que pueden considerarse como prolongaciones de aquel” (López, 1906, p.212)

Además, se han consultado otras fuentes de información como: artículos, libros y páginas web, así como cartografía militar consultada en la biblioteca de la Universidad de La Laguna. Además, se han consultado documentos legales como Planes Director y cartografía incluida en el listado de servicios de la Infraestructura de Datos Espaciales de Canarias (IDECanarias) como Ortoexpress. También se han descargado diferentes capas de Open Data de IdeCanarias para la elaboración de mapas con QGis 3.14.

Para el logro de los objetivos de este trabajo se ha considerado dividirlo en cuatro etapas.

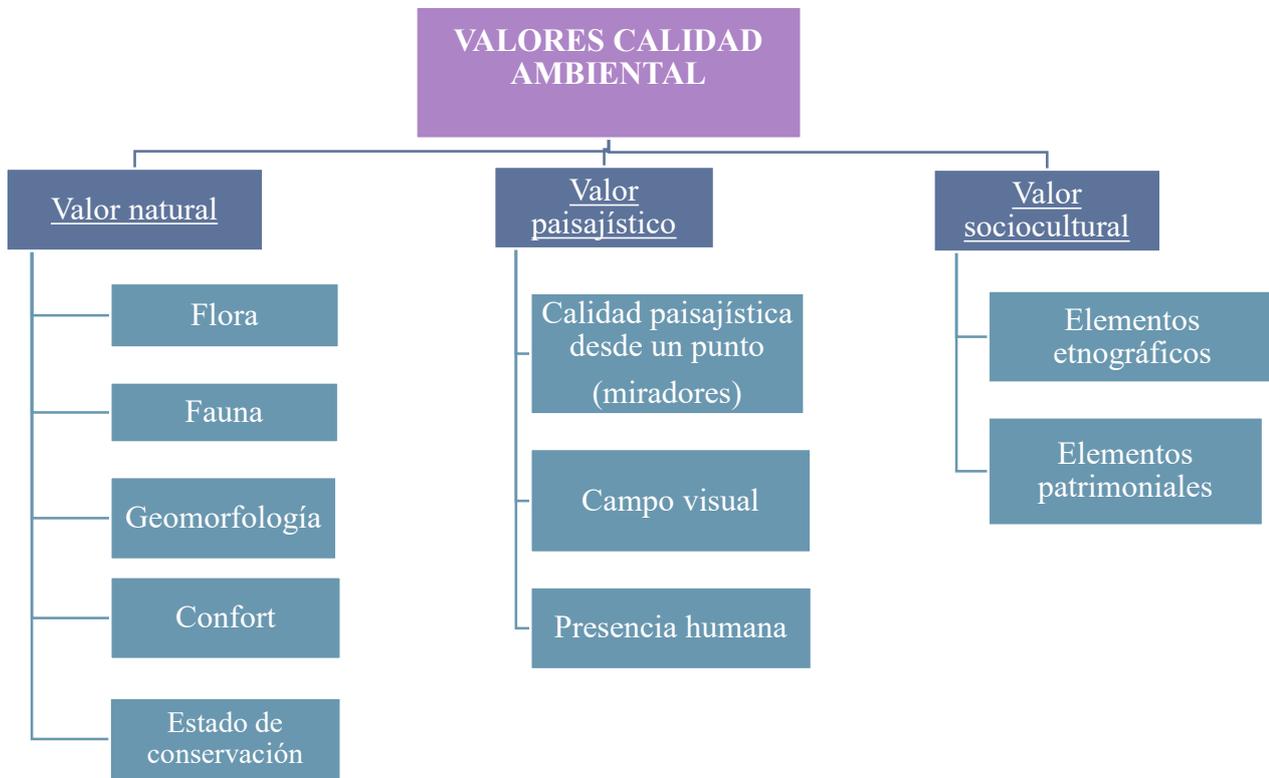
1. Delimitación del área de estudio.
2. Realización de trabajo de campo.
3. Realización de la cartografía de inventario territorial. Esta cartografía incluye valores patrimoniales, vegetación, geomorfología y red de barrancos. Para la elaboración de la cartografía se ha utilizado una base cartográfica de la Tienda Virtual de GRAFCAN, escogiendo hojas a escala 1:5000 (2018). Este inventario ha sido una parte fundamental de este trabajo, al constituir el fundamento de una correcta valorización de los tramos.
4. Selección de los indicadores de valoración de la calidad ambiental del camino, entendida como “la cualidad, mérito, o grado de excelencia- y, por ende, del valor de protección ambiental de los elementos abióticos, bióticos y antrópicos, así como los procesos que los relacionan (Simancas, 2007). Estos se han agrupado en naturales, paisajísticos y socioculturales (ver cuadro 1)

El camino, al igual que cualquier otro espacio, forma parte de un ecosistema que contiene diversas cualidades en los que se fundamenta su conservación. Estas cualidades son las

que justifican y defienden el mantenimiento y definen el valor del espacio en cuestión. Es por ello, que es fundamental tener en cuenta su valor cualitativo dividiéndolo en tres aspectos:

- 1) Valor natural: vendrá dado por los elementos que constituyen el medio y los procesos que lo relacionan.
 - La presencia de materiales litológicos, erosión, sedimentación, geomorfología.
 - La presencia de elementos bióticos: flora y fauna principalmente.
 - Sensación de confort como la ausencia de ruido.
 - Estado de conservación.
- 2) Valor paisajístico: este valor determina la percepción considerándose como un valor estético. Se tiene en cuenta diferentes elementos:
 - El territorio o campo visual del propio territorio que se puede observar desde un punto en concreto.
 - La calidad paisajística que ofrece ese punto (vegetación, geomorfología, grandes masas de agua)
 - La presencia humana, pues el ser humano puede incidir de manera directa en la calidad del paisaje.
- 3) Valor sociocultural: el valor sociocultural va a determinar el interés histórico-cultural de los elementos presentes:
 - Elementos etnográficos, es decir, aquellos elementos relacionados con la vida cotidiana de un espacio determinado.
 - Elementos patrimoniales, aquellos elementos materiales e inmateriales (edificaciones, objetos, representaciones, conocimientos) propios del lugar.

CUADRO 1. VALORES PARA DETERMINAR LA CALIDAD AMBIENTAL



Elaboración propia

Además de los valores cualitativos se determinará la calidad ambiental del camino en un rango de 0 a 3 estimando cuantitativamente los elementos presentes. Los tramos del camino se han valorado a partir de los siguientes criterios según la presencia/ausencia de los anteriores elementos.

Calidad ambiental		Definición
0	Nulo	No hay ningún elemento presente en el camino.
1	Bajo	Un único elemento, ya sea natural o antrópico.
2	Medio	Confluyen hasta dos elementos ya sea natural, antrópico o la combinación de ambos.
3	Alto	Confluyen más de dos elementos ya sea natural, antrópico o la combinación de ambos.

SEGUNDA PARTE

RESULTADOS

6. INVENTARIO

Este espacio de medianías por donde discurre el camino se caracteriza por una escasez de precipitaciones y temperaturas elevadas durante todo el año sumado a una alta insolación. La ausencia del aliso en esta vertiente de la isla hace que la vegetación que se desarrolla sea propia de los pisos termomediterráneo y mesomediterráneo (Mapa de Vegetación de Canarias, 2006).

6.1. Valores naturales

Las principales unidades de vegetación reconocibles a lo largo del camino (ver tabla 1):

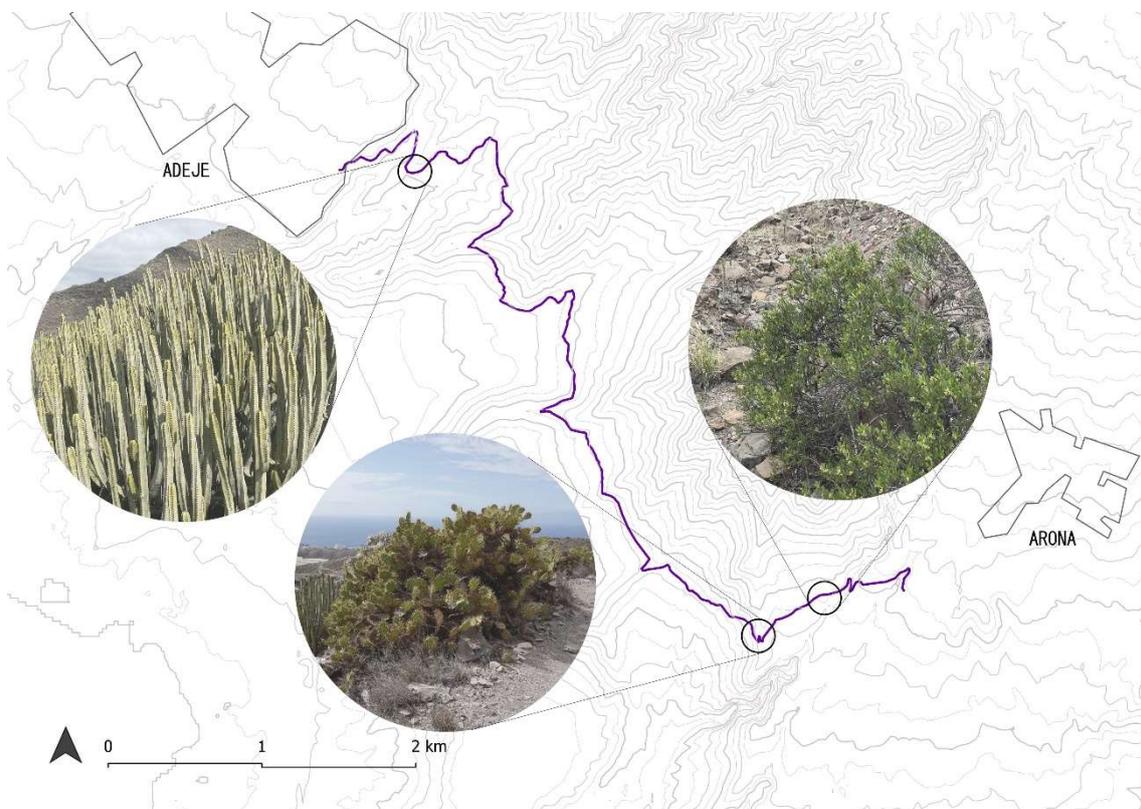
- Tabaibal-cardonal. Se trata de una unidad potencial en las cotas más bajas de todas las islas. Dentro de esta unidad encontramos la presencia de las dos grandes comunidades presentes en todo el recorrido: tabaibal dulce y los cardonales de gran porte. También existen tabaibales mejorera.
- Restos de bosque termófilo. Al igual que ocurre en el resto de la isla, se encuentran grupos aislados que pertenecen a estas comunidades como pueden ser: peralillos (*Maytemus canariensis*), jazmines silvestres (*Jasminum odoratissimum*), mocanes (*Visnea mocanera*), marmolanes (*Sideroxylon marmulano*), palmera (*Phoenix canariensis*), moralito (*Rhamnus integrifolia*).
- Vegetación ruderal y antiguos cultivos. A pesar de que no hay presente cultivos a lo largo del camino existen bancales abandonados. Las zonas más degradadas se encuentran ocupadas por comunidades ruderales más o menos nitrófilas, como el cardo, el hinojo (*Foenicicum vulgare*), la tедера (*Aspalthium bituminosum*), entre otras.

TABLA 1. INVENTARIO VEGETACIÓN

Nombre científico	Nombre común
<i>Plocametum pendulae</i>	Balera
<i>Euphorbia canariensis</i>	Cardonal-tabaibal
<i>Cenchrus ciliaris-Hyparrhenietum siaicae</i>	Cerrillal-panascal
<i>Chanopodieralia muralis</i>	Herbazal nitrófilo
<i>Echio plantaginei-Galactition tomentosae</i>	Herbazal subnitrófilo de cardo de medianías
<i>Micromeris hyssopifoliae-Cistetum monspeliensis</i>	Jaral y tomillar herreño
<i>Cistetum symphytifolio-monspeliensis</i>	Jaral o jaguarzal tinerfeño
<i>Launaea arborescentis-Schizogynietum sericeae</i>	Ahulagar-saladar blanco
<i>Sideritido solutae-Pinetum canariensis</i>	Piñar tinerfeño
<i>Agave-Opuntia</i>	Piteral y tuneral
<i>Euphorbietum lamarckii</i>	Tabaibal amargo
<i>Ceropegio fuscae-Euphorbietum balsamiferae</i>	Tabaibal dulce tinerfeño
<i>Euphorbietum atropupureae</i>	Tabaibal mejorera

Elaboración propia a partir de Mapa de Vegetación de Canarias, GRAFCAN (2018).

ILUSTRACIÓN 1. VEGETACIÓN



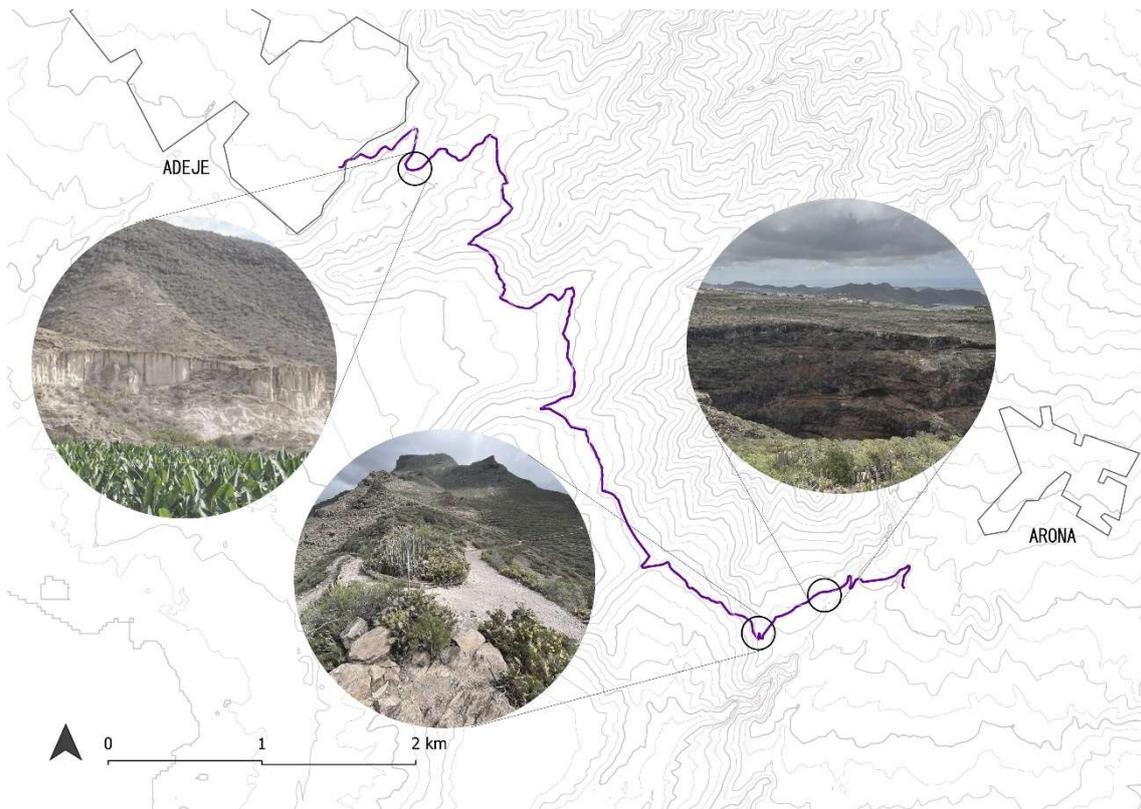
Fuente: elaboración propia

Según el Plan Director Reserva Natural Especial del Barranco del Infierno (2004), las especies más importantes, debido a su grado de endemidad y pertenencia a poblaciones reducidas, amenazadas o integrantes de ecosistemas singulares que se encuentran en el camino son las siguientes:

- *Sonchus fauces-orci*: Es un endemismo de la isla de Tenerife y se desarrolla en la región SO de la isla. Habita en fisuras húmedas de rocas entre los 200 y los 1000 metros sobre el nivel del mar. En paredes verticales y acantilados basálticos antiguos como los presentes en el camino. Vive asociado con *Crambe laevigata*, en comunidades de *Greenovio-Aeonietea*.
- *Aeonium smithii*: Reconocido como endemismo de la isla de Tenerife, con una distribución dispersa a lo largo de la vertiente sur de la isla, desde 200 a 2.400 metros sobre el nivel del mar, puede observarse con facilidad en diferentes puntos del camino como las cuencas de los barrancos o zonas de sombra.
- *Aeonium pseudourbicum*: Es otro de los endemismos que se encuentran en el camino. Se instala en afloramientos rocosos y zonas escarpadas, así como en sectores pedregosos de escasa pendiente, en ambiente xérico y soleado desde los 400 a 800 metros sobre el nivel del mar.
- *Crambe scaberrina*: Este endemismo aparece entre los 20 y los 1.500 metros sobre el nivel del mar. Especie casmófila de riscos y acantilados basálticos antiguos, semi sombríos y con cierta humedad, observable en el Barranco del Agua.
- *Argyranthemum gracile*: esta especie endémica, casmófito relativamente xerófilo, está presente en gran parte del camino, ya que habita en acantilados, riscos, barrancos y laderas pedregosas secas.

El camino se traza a través de diferentes formaciones geológicas (ver mapa 3) que en combinación con la red de barrancos conforman un trazado irregular en algunos tramos que se especificarán más adelante. Destacan las coladas basálticas fuertemente erosionadas por la red de barrancos que constituyen la unidad principal. Está formada por un apilamiento de coladas basálticas de más de 1000 metros de espesor. Su máxima expresión topográfica es el Roque del Conde (ver mapa x) con 1080 metros de altitud. Está formado por coladas subhorizontales de potencias variables entre 50 y 4 metros, de composiciones de basaltos picríticos, plagioclásicos, ankaramíticos y traquibasaltos, con

ILUSTRACIÓN 2. GEOMORFOLOGÍA



Fuente: elaboración propia

Cabe señalar, que el camino comienza en la base del Macizo de Roque del Conde. Se localiza en el suroeste de la isla y se prolonga hasta el valle San Lorenzo. Es una masa continua de unos 9 km de largo por 6 km de ancho, pero que se encuentra cubierta en varios puntos por coladas de fases posteriores. La escasez de diques hace pensar que la masa aflorante es una facies distal de un gran edificio que tendría su centro hacia Las Cañadas (Descripción de las Unidades Geológicas de Tenerife, 2010).

6.2. Valores antrópicos

Patrimoniales y etnográficos

El camino *per se* es un elemento que forma parte de la historia de ambos municipios. Las antiguas vías de comunicación y en concreto los considerados caminos reales, fueron, en muchos casos, la única forma de comunicarse con distintos núcleos y transitar con los animales. Se puede señalar para el siglo XIX que los caminos existentes, en general, eran los denominados de herradura, es decir, lo que estaban preparados para el paso de un animal de carga, y que Verneau en su visita a las islas calificaba de horrorosos senderos (Barrios, 2015). Arona, como el resto del sur de la isla, disponían únicamente de dos vías

de comunicación con el resto del sur de la isla: Camino de Chasna y Camino Real del Sur. Esto desapareció cuando se construyó el tramo de la carretera general del sur en 1945 (Proyecto Cauce Sur, 2009). Esta circunstancia explica los elementos patrimoniales identificados en el camino:

Empedrado (imagen 3 y 4 del anexo). Los caminos empedrados deben valorarse y guardarse en la memoria cultural y material, ya que se encuentran en una acentuada situación de deterioro y desaparición. El empedrado está vinculado directamente con el patrimonio caminero y con los caminos de carros y carreteros. Así, los empedrados eran continuos y uniformes, para evitar el deterioro del firme por el tráfico frecuente o por la acción de las aguas (Cano, 2018)

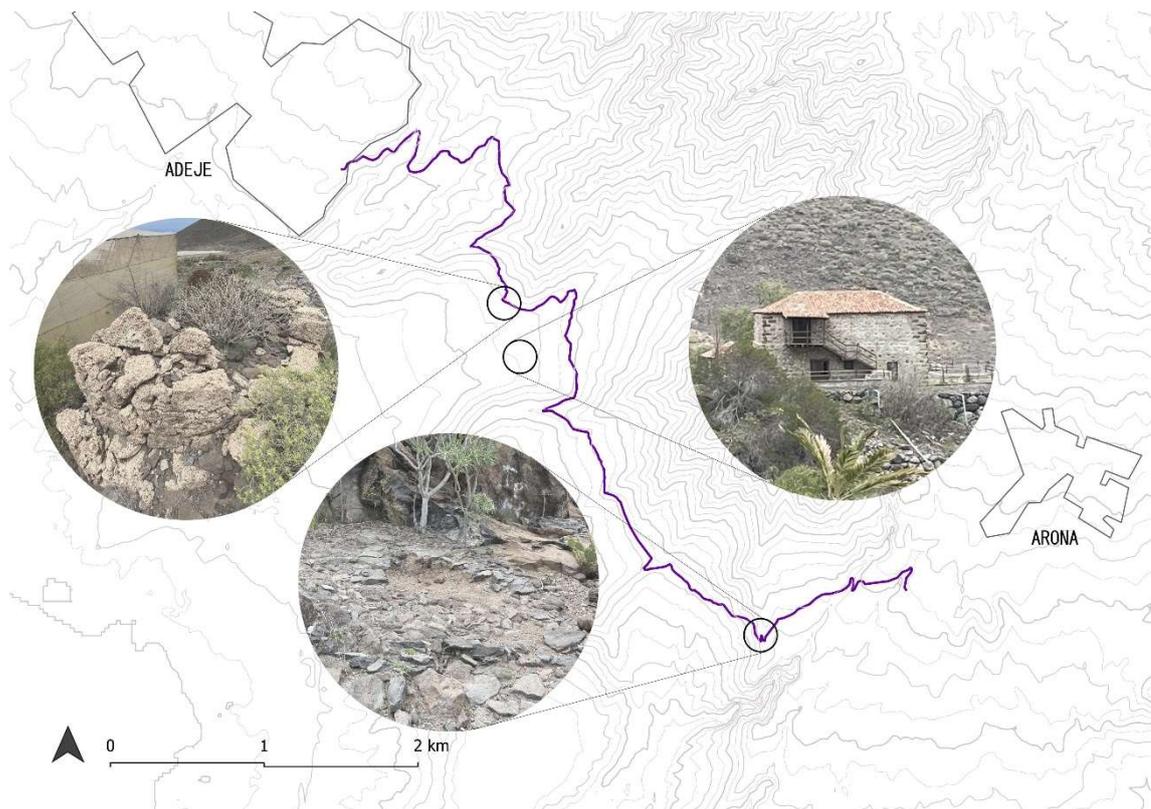
Era (imagen 2 del anexo). Son construcciones circulares de tierra limpia y con un firme algunas veces empedrado, donde se trilla la *mes*. Suelen estar rodeadas de una pared de piedra seca, o de grandes lajas hincadas en el suelo. En estas paredes se abre una *portela* que facilita la entrada del ganado que ayuda en las labores de la trilla. La proliferación de eras por todo el territorio insular nos habla de la importancia que tuvo el cultivo del cereal (Gigante, 2012) En los meses de verano solía llevarse a cabo la recolección de la cosecha de cereales. La gestión de este proceso estaba canalizada a través de *los hombres de las eras*. Además de esta función como veladores de las eras, asumían también otros cometidos, tales como recaudar el monto de granos que correspondía a la Casa de Adeje y hacer entrega del mismo en los graneros (Granado, Calvo y Castro, 2008)

Construcciones (imagen 19 del anexo). La arquitectura tradicional de nuestro medio rural es, posiblemente, uno de los elementos más importantes del patrimonio cultural de Canarias y por supuesto del paisaje de las islas (Sabaté et al, 2088). El abandono de las tierras cultivadas en las zonas de medianías supuso un gran deterioro y pérdida de construcciones que tienen un gran valor arquitectónico. Sin embargo, aún pueden observarse alguna de ellas a lo largo del camino. El paso del tiempo ha hecho que la cubierta y, en algunos casos, también la fachada, hayan perdido la estabilidad llegando a desaparecer por completo estos elementos de la construcción. Uno de los principales problemas de la arquitectura tradicional en nuestras islas es el abandono. La situación actual del patrimonio tradicional en el medio rural es compleja. Es fácilmente observable el estado de abandono en el que se encuentra gran parte de este patrimonio y esto es observable hasta en tres ocasiones en el camino. La emigración

poblacional, la división de la propiedad y, sobre todo, la falta de actividad económica, tienen sumida a la práctica totalidad de los caseríos, viviendas aisladas y otras construcciones rurales de las islas en el abandono (Sabaté et al, 2008)

Horno de teja (imagen 5 del anexo). Uno de los elementos encontrados en el camino ha sido un horno de teja y es, sin duda alguna, una de las señas más importante y distintiva del camino. La expansión de la industria de la teja y el ladrillo tiene lugar con el desarrollo de la población entre finales del siglo XIX y principios del XX, cuando aparecen hornos en lugares cercanos a las terreras (de tierra arcillosa) y a las fuentes o puntos donde discurría el agua (Socorro, 2011). Los materiales empleados en la confección de las tejas eran el barro y el agua. Se usaba una clase de barro fuerte, conocido como “tierra de teja”, al que se reconocía por ser más pegajoso y abundante en terrenos malos que no se araban (Espinel et al. 2017).

ILUSTRACIÓN 3. PATRIMONIO Y ETNOGRÁFICO



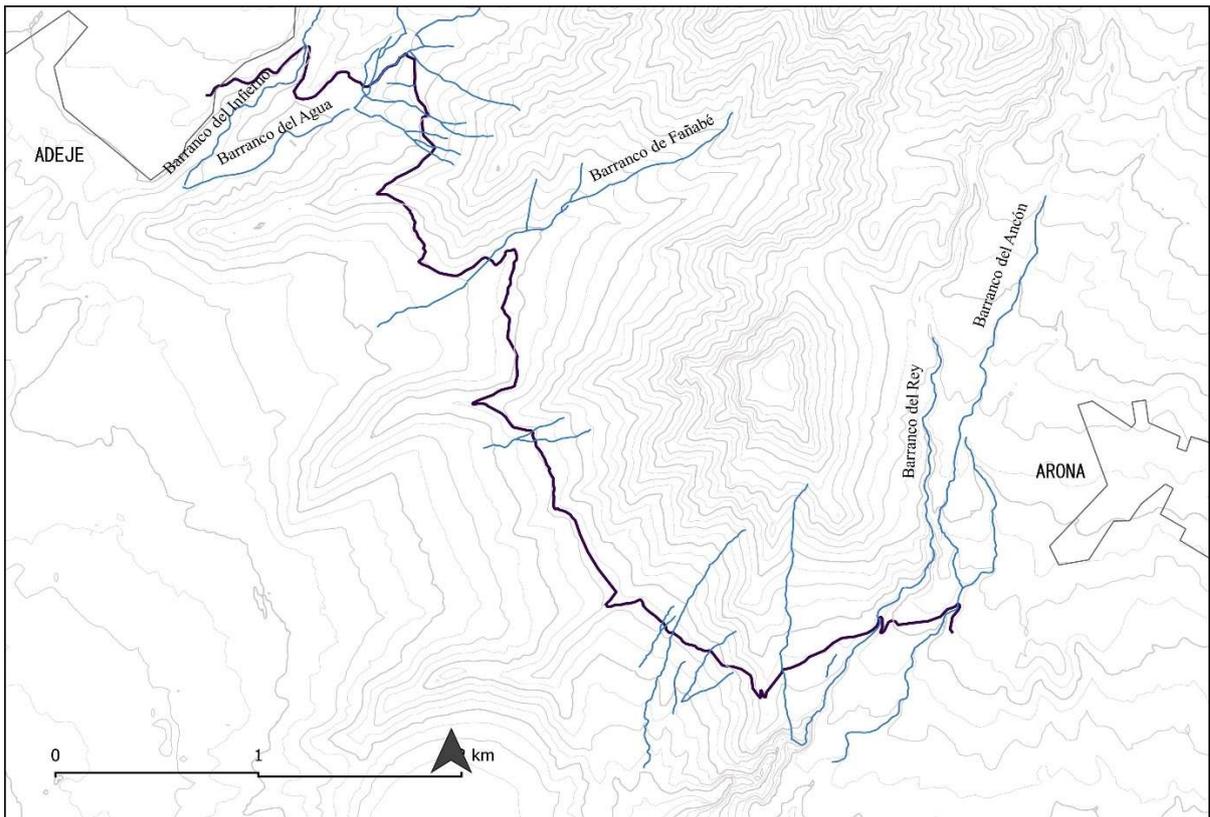
Fuente: elaboración propia

Red de barrancos

Desde el comienzo del camino, en Arona, se encuentra el barranco del Ancón. Este se localiza por debajo del trazado, ofreciendo al visitante una vista hacia al mar, donde se comienzan a ver diferentes formaciones geológicas abrigadas por cardonales. A 368 metros del comienzo del camino, el segundo barranco es el del Rey, que bordea la Reserva Natural Especial de Roque del Conde.

Los barrancos que más dificultan el trazado son los tres últimos pertenecientes al municipio de Adeje. El Barranco de Fañabé que solo puede cruzarse a través de un pequeño “puente”. El barranco del Agua, difícilmente transitable, ya que hay un exceso de material grosero de tipo basáltico, sumado a la erosión y a la presencia de grandes cardonales. El barranco del Infierno, localizado prácticamente al finalizar el camino (ver mapa 3).

MAPA 3. RED DE BARRANCOS



Fuente: elaboración propia a partir de GRAFCAN (2018)

El Canal del Sur

El Canal del Sur supuso la puesta en regadío para cultivos de exportación (plátanos y tomates) de una amplia franja en el sur y suroeste de Tenerife en el periodo que va de 1940 a 1960 (Martín, 1993). La necesidad de contar con nuevos recursos hídricos conllevó grandes mejoras en la canalización de aguas y la apertura de otras nuevas (Pérez, 1996). Por encima de las cotas por las que se construía el Canal del Sur, desde el municipio de Fasnia hasta Santiago del Teide, continuaban las perforaciones en galerías. Con la llegada del Canal del Sur las tierras se revalorizaron en un 2000 %, el regadío transformaría a muchos pequeños propietarios en labradores autónomos, debido al alto rendimiento de la agricultura de regadío, se crearían numerosos puestos de trabajo, benefició unas 10 000 hectáreas, asegurando cosechas de trigo, cebadas, papas y maíz (Martín, 1993). La huella del canal del sur sigue estando presente. Se encuentra en muy mal estado, a pesar de que se ha renovado sin ninguna integración paisajística. Muchas de las tuberías circulan atravesando el camino, siendo un obstáculo que hay que sortear en varias ocasiones (imagen 7 del anexo).

7. DIAGNÓSTICO CAMINO VIEJO DE ADEJE

Realizar un diagnóstico del estado actual del mismo es fundamental para entender qué aspectos se deben mejorar y por qué es importante hacerlo.

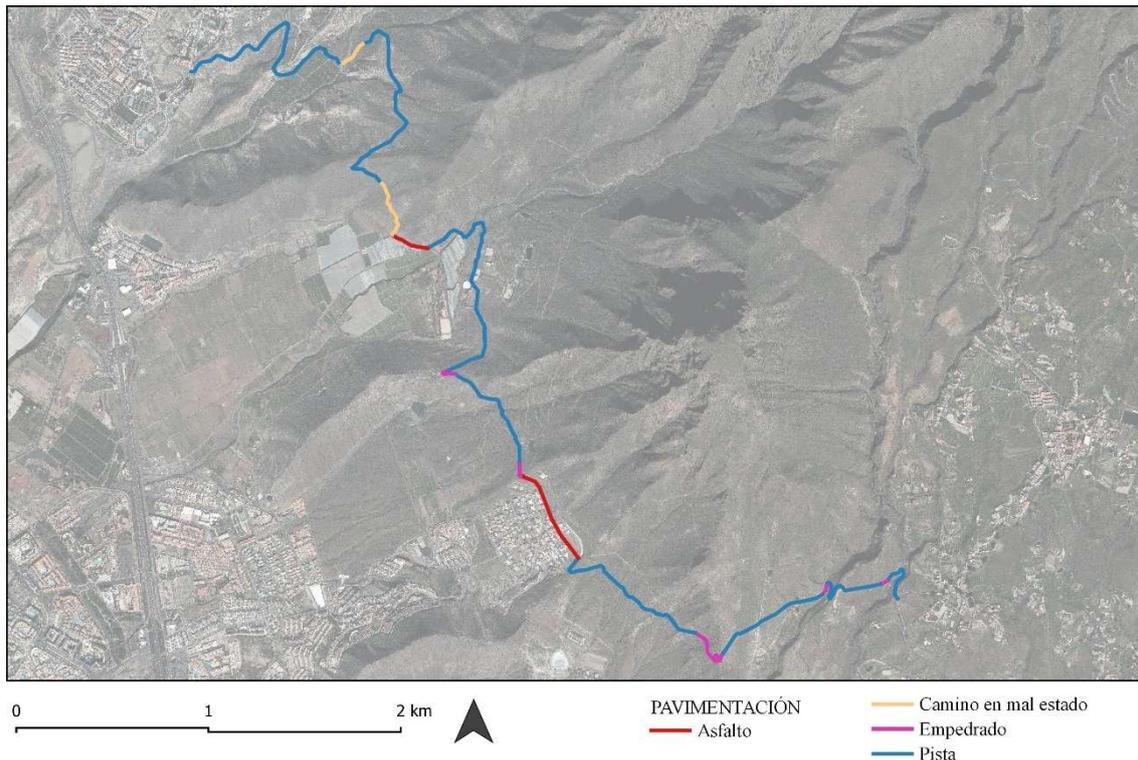
El camino no se caracteriza por tener un pavimento homogéneo (ver mapa 4). Además, los diferentes usos que se la han ido dando al camino a lo largo de los años ha hecho que se pierda su identidad original, así como ha desaparecido en otros muchos tramos por diferentes motivos: erosión, deslizamientos, abandono de las huertas, creación de accesos a fincas, extracciones ilegales de tierra, pérdida del camino por asfaltado, etc.

1. Acceso. El camino comienza en la Carretera General [latitud: 28° 05' 31,17"N longitud: 16° 41' 23,73"O] (TF-51). El primer problema que presenta el camino es el acceso hasta su comienzo. Si bien hay una señalización que indica dónde empieza (imagen 8 del anexo), no hay acceso seguro hasta el mismo. El tramo anterior, que discurre entre Granadilla de Abona y Arona, no tiene continuidad debido a la dicha carretera general.
2. Señalización. Como ya se ha comentado, el Camino Viejo de Adeje no está incluido en la Red de Senderos de Tenerife, por lo que no cuenta con ningún tipo de señalización. Durante el recorrido hay varias bifurcaciones que pueden

confundir al visitante; así, la ausencia de indicaciones es otro de los puntos débiles del camino. Por otro lado, se ha observado que las señales que delimitan la Reserva Natural de Roque del Conde están deterioradas, en mal estado e incluso mal instaladas (imagen 20 y 21 de anexo). La necesidad de incluir indicaciones y señalizaciones homologadas en el camino es uno de los retos y para ello debe incluirse en la Red de Sendero de Tenerife.

3. Continuidad del camino. Hay una gran diferencia entre el tramo perteneciente al municipio de Arona y el tramo vinculado al municipio de Adeje. El camino discurre de manera sencilla y continuada hasta llegar a la urbanización de Torviscas Alto. En este punto, el asfalto ha destruido por completo el camino y es complejo “adivinar” por donde continúa. Pero no es el único punto donde el camino resulta laberíntico. Una vez finaliza el tramo en Fañabé, más concretamente donde discurre el barranco de mismo nombre, ocurre algo similar, el asfalto borra nuevamente otro segmento del camino. Cabe señalar que la forma de cruzar el barranco de Fañabé es a través de un puente por donde las tuberías tienen más protagonismo que la estructura de unión en sí (imagen 10 del anexo). A partir de aquí, la continuación desde este punto se hace algo compleja. El poco tránsito y el abandono de esta zona, ha hecho que la vegetación y el movimiento de materiales a lo largo de los años sepulte de alguna manera un tramo de casi 500 metros. Por último, ya en el último tramo, antes de llegar al cementerio de Adeje, el barranco del Agua debió arrastrar multitud de materiales que se observaron en la salida de campo dejando bajo estos el antiguo camino. Se puede decir, que esta última parte es de las más complicadas para el visitante ya que se deben sortear obstáculos de diferentes tamaños de origen volcánico (imagen 1 del anexo).
4. Usos del camino. Los principales usos observados son: pedestre, vehículos para acceder a las pocas viviendas o fincas existentes y el uso para rutas de caballos.

MAPA 4. TIPOLOGÍA DE PAVIMENTACIÓN EN EL CAMINO VIEJO DE ADEJE



Fuente: elaboración propia a partir de GRAFCAN (2018).

- Residuos. Estos se localizan en la única zona de invernaderos presente en el camino: vallas metálicas, tuberías de riesgo, vehículos abandonados, depósitos, palets, electrodomésticos y un sinfín de objetos acumulados que no dejan de crecer (imagen 12 y 13 del anexo). Este es uno de los puntos más críticos del camino y que genera rechazo para quien lo visita.
- Deterioro del empedrado. Si bien el empedrado es un símbolo identitario de los caminos reales es, a su vez, un bien patrimonial que debe conservarse para mantener la esencia del camino original. En alguno de los tramos en los que el empedrado aparece, el deterioro es fácilmente visible (imagen 4 del anexo). El tránsito de personas, de caballos, de agua y, en definitiva, el paso del tiempo ha hecho que los adoquines se hayan desprendido de su base original. Cano (2018) recalca en el *Informe territorial definitivo con los principales recursos geográficos y patrimoniales del Camino Real de Chasna* lo importante que es la colocación de elementos de retención, tanto para los caminos de tierra como los empedrados. En el Camino Real de Chasna se observa que el colapso del firme empedrado se debe a la inexistencia de elementos de contención lateral o en inicio

y/o fin del tramo, también se aprecia que, en el caso de existir, son de escasa volumetría o bien no están hinchado suficientemente, enterrados al menos dos tercios de su volumen en el terreno, produciéndose el desplazamiento y colapsando el resto del empedrado. Lo que Cano (2018) señala para el Camino Real de Chasna también se aprecia, en parte, en el Camino Viejo de Adeje. Esto determina la necesidad de rehabilitar los pequeños tramos en los que aún existe el empedrado original, para que perdure en el tiempo una de las señas de identidad de lo que es el Camino Viejo de Adeje.

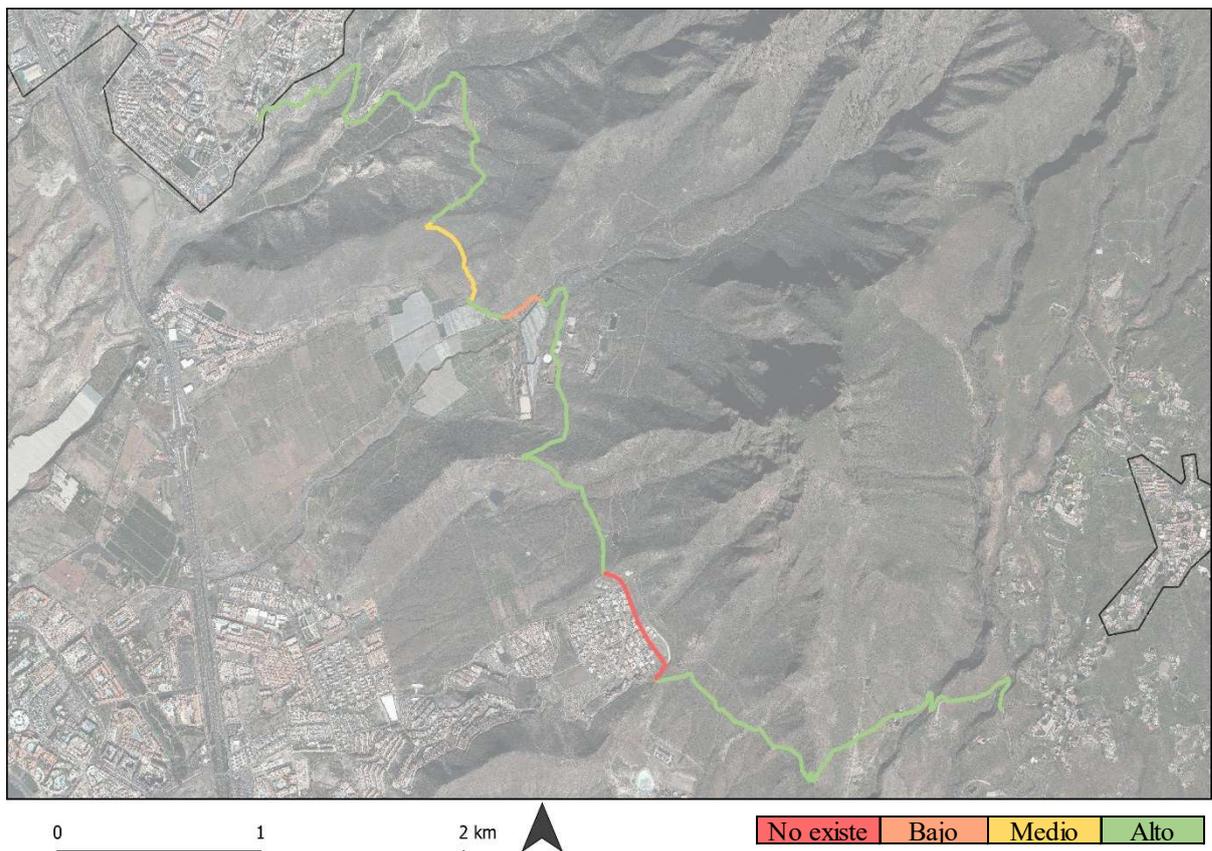
7. Deterioro de los muros. Los muros o elementos de contención ya sean del terreno o del propio firme, son los que se denominan “pared de piedra en seco”. A lo largo del camino estos muros de contención se manifiestan en diferentes tramos. En algunos de ellos permanecen prácticamente intactos (imagen 14 del anexo) y en otros se han ido derrumbando (imagen 15 del anexo), interponiéndose en el paso o deteriorando el propio camino.

8. VALORACIÓN DE LA CALIDAD AMBIENTAL DEL CAMINO

Para poder valorar la calidad ambiental del Camino Viejo de Adeje, será necesario aplicar los criterios indicados en la metodología, siendo estos, una manera práctica, sencilla y útil de estimar la calidad ambiental del Camino Viejo de Adeje. Esta valoración se aplica en este camino, pero el objetivo fundamental es que pueda ser extrapolable y adaptable a cualquier otro camino o sendero.

El camino no presenta la misma calidad ambiental durante todo su recorrido (ver mapa 5). Es por ello por lo que se hacen hasta siete divisiones y se justifica con imágenes el motivo de asignarle el correspondiente valor de calidad ambiental.

MAPA 5. CALIDAD AMBIENTAL POR TRAMOS



Fuente: elaboración propia a partir de GRAFCAN

Tramo 1. Calidad alta

La calidad ambiental de este tramo es alta. Comienza en el inicio del camino hasta la llegada a Torviscas (urbanización Roque del Conde). Es uno de los tramos más ricos por la multitud de elementos que confluyen a la vez.

- Valor natural. Se trata del tramo de mayor naturalidad ya que prácticamente no ha sido alterado por el hombre, salvo pequeñas actuaciones en fincas que colindan con el camino. Si el visitante se gira en dirección norte puede observar a su vez el Roque del Conde y las coladas basálticas intermedias de Adeje.

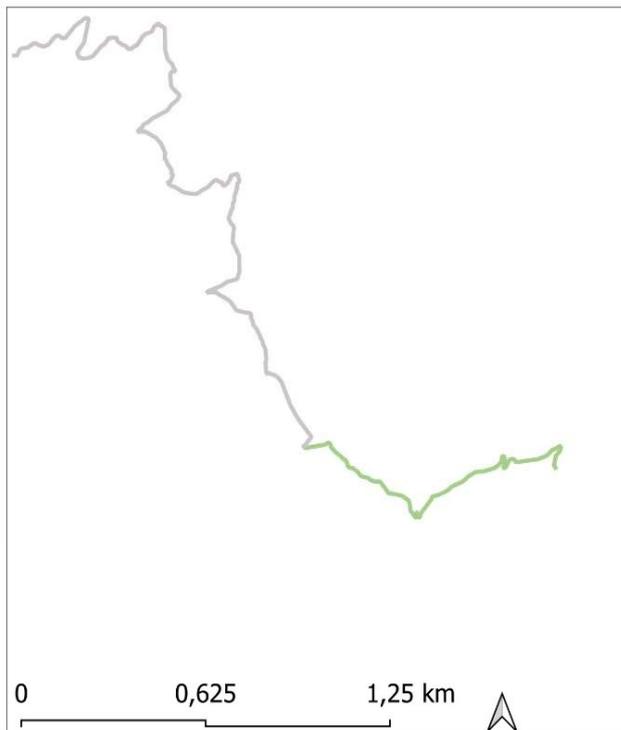
Las formaciones geomorfológicas adquieren un fuerte protagonismo: el Roque del Conde como el elemento más simbólico con 1000 metros sobre el nivel de mar (Coello et al. 2015). A este roque se le suman otras formaciones como multitud de laderas y conos de deyección, la fuerte erosión que han dejado a su paso el Barranco del Rey y el Barranco del Ancón. Además, desde este punto se puede observar la Montaña de Guaza, la Caldera del Rey, el Roque de Ichasagua y el Roque de Imoque.

La presencia de diferentes unidades de vegetación: inmensos cardones, piteras moradas, matorral nitrófilo y tomillares, tabaibal amargo, entre otras especies.

- Valor paisajístico: El conjunto paisajístico que se observa desde el mirador hace de éste una parada obligatoria, desde donde se puede observar diferentes conjuntos volcánicos, el océano Atlántico, la costa de Los Cristianos y Las Américas, la isla de La Gomera y prácticamente la totalidad del municipio de Adeje.
- Valor sociocultural. Existen elementos patrimoniales como es el empedrado, hay varios metros distantes entre sí donde los adoquines se superponen a la pista de tierra. Además, este tramo es en el que mejor se pueden observar los muros de piedra y la única era presente en todo el camino.

<div style="text-align: center;">Valor cuantitativo</div> <div style="text-align: center;">Valor cualitativo</div>	Nulo	Bajo	Medio	Alto
	Valor natural			
Flora (especies endémicas)				
Fauna				
Geomorfología				
Confort acústico (ausencia de ruidos)				
Estado de conservación				
Valor paisajístico				
Calidad paisajística desde un punto (mirador)				
Campo visual				
Presencia humana (impacto antrópico)				
Valor sociocultural				
Elementos etnográficos				
Elementos patrimoniales				

ILUSTRACIÓN 4. TRAMO 1. CALIDAD AMBIENTAL ALTA

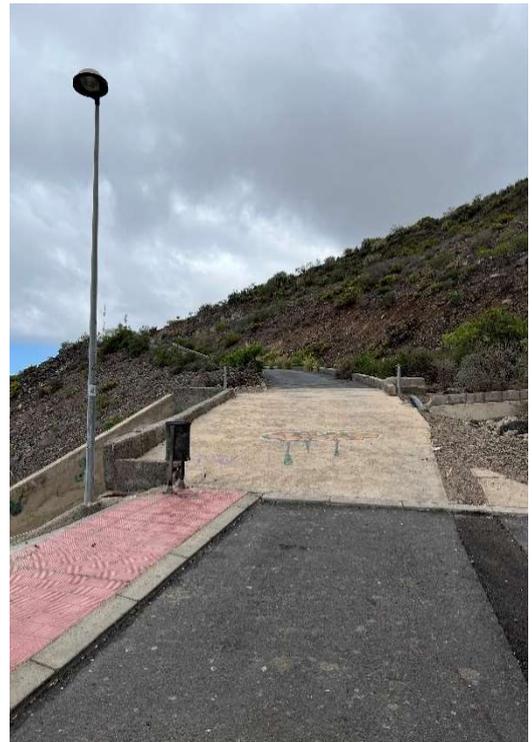


Tramo 2. Nulo

El siguiente tramo se caracteriza por ser la antítesis del anterior. Todos los elementos a tener en cuenta para la correcta valoración de la calidad ambiental han sido eliminados. En este tramo el asfalto ha borrado por completo el camino, las construcciones sustituyen a la vegetación y a las formaciones geológicas, así como las aceras, ejercen el papel de los muros de piedra. En estos 520 metros, el camino ha desaparecido por completo. No existen valores naturales, ni paisajísticos ni mucho menos socioculturales. Por todo lo anterior la calidad ambiental de este tramo es nula.

<div style="text-align: center;">Valor cuantitativo</div> <div style="text-align: center;">Valor cualitativo</div>	Nulo	Bajo	Medio	Alto
Valor natural				
Flora (especies endémicas)				
Fauna				
Geomorfología				
Confort acústico (ausencia de ruidos)				
Estado de conservación				
Valor paisajístico				
Calidad paisajística desde un punto (mirador)				
Campo visual				
Presencia humana (impacto antrópico)				
Valor sociocultural				
Elementos etnográficos				
Elementos patrimoniales				

ILUSTRACIÓN 5. TRAMO 2. **NULO**



Fuente: Google Earth

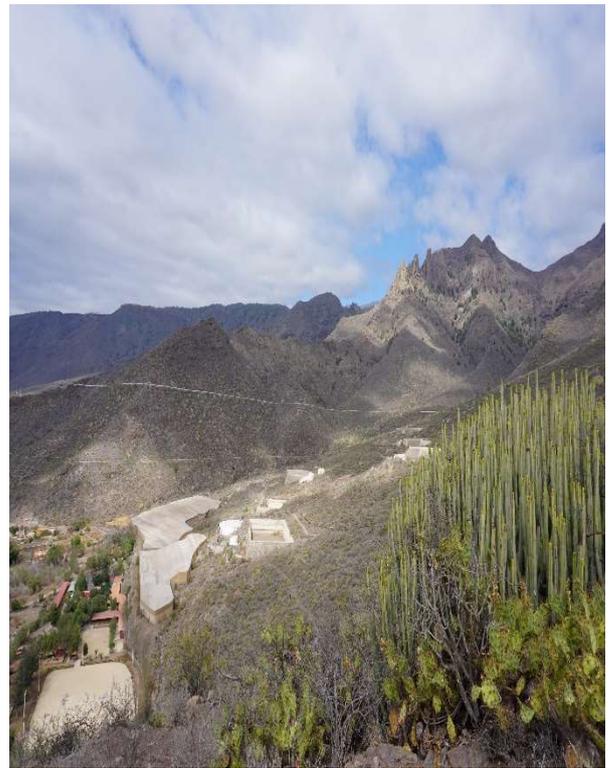
Tramo 3. Calidad alta

Tras cruzar la urbanización, este tercer tramo categorizado como alto, es muy similar al primero pues alberga en él múltiples elementos que se deben tener en cuenta:

- Valor natural: desde este punto puede observarse la Reserva Natural del Barranco del Infierno y las formaciones geológicas de grandes dimensiones que le caracterizan, las extensas coladas basálticas, los basaltos intermedios de Adeje y la banda sur, así como diferentes tamaños de piroclastos en los fondos de barranco como el de Fañabé. Las unidades de vegetaciones endémicas como la presencia de grandes cardones antiguos, jarales, entre otros, se encuentran presentes en este tramo.
- Valor paisajístico: la calidad paisajística que engloba este tramo es destacable, tanto por los elementos físicos mencionados como por el amplio campo de visión que abarca este punto donde confluyen elementos naturales y antrópicos vinculados a la agricultura.
- Valor sociocultural: Los pequeños tramos de empedrado vuelven hacerse eco en estos casi 2 kilómetros de tramo. De hecho, hay un gran espacio de empedrado que puede identificarse con lo que pudo ser una zona de intercambio de bestias, de productos, cereales o bienes.

<div style="text-align: center;">Valor cuantitativo</div> <div style="text-align: center;">Valor cualitativo</div>	Nulo	Bajo	Medio	Alto
Valor natural				
Flora (especies endémicas)				
Fauna				
Geomorfología				
Confort acústico (ausencia de ruidos)				
Estado de conservación				
Valor paisajístico				
Calidad paisajística desde un punto (mirador)				
Campo visual				
Presencia humana (impacto antrópico)				
Valor sociocultural				
Elementos etnográficos				
Elementos patrimoniales				

ILUSTRACIÓN 6. TRAMO 3. CALIDAD AMBIENTAL ALTA



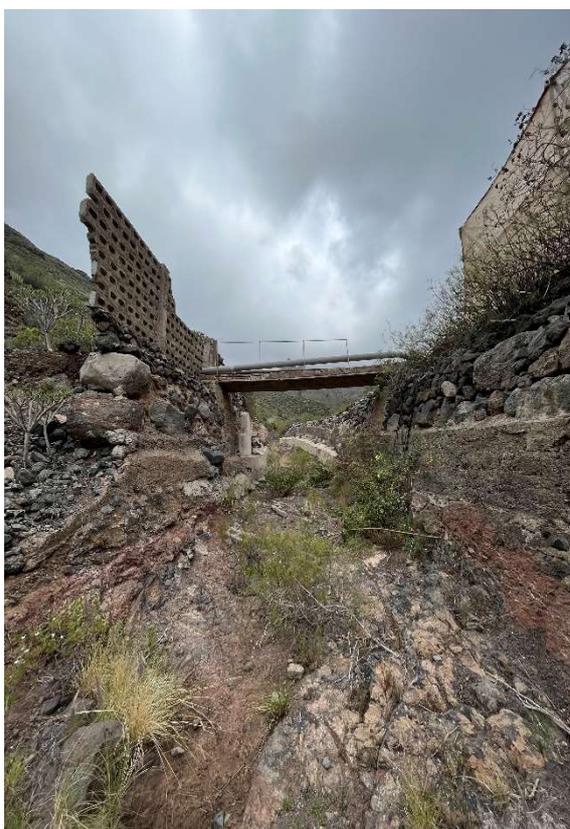
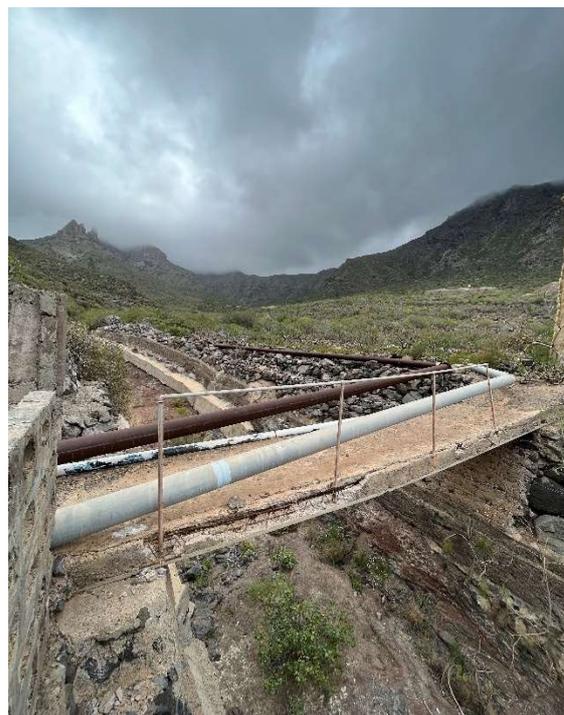
Tramo 4. Calidad baja

En el cuarto tramo, de 237 metros, disminuye considerablemente la calidad ambiental en todos los aspectos, siendo el primer tramo al que se le asigna un valor bajo. Son varios los motivos:

- Valor natural: La vegetación prácticamente ha desaparecido por la alteración antrópica, a pesar de ello aún se conservan algunas unidades de vegetación. La continuación del camino se dificulta por no haber una infraestructura en buenas condiciones que facilite el cruce del barranco. En la actualidad, existe un puente, pero, aparte de presentar unas malas condiciones para el tránsito, no une de manera efectiva un lado del barranco con el otro.
- Valor paisajístico: En el diagnóstico realizado se mencionó un punto donde existe una gran acumulación de residuos y es en este cruce, tras pasar el puente, donde los residuos se han ido amontonando de manera continuada, señalándose, que en las diferentes salidas de campo se ha apreciado como han ido aumentando a lo largo del tiempo. Este tramo desemboca de nuevo en el asfalto, donde el camino vuelve a desaparecer.
- Valor sociocultural: nulo, no hay presencia de ningún elemento de valor etnográfico o patrimonial que incremente el valor de este tramo.

<div style="text-align: right;">Valor cuantitativo</div> <div style="text-align: left;">Valor cualitativo</div>	Nulo	Bajo	Medio	Alto
Valor natural				
Flora (especies endémicas)				
Fauna				
Geomorfología				
Confort acústico (ausencia de ruidos)				
Estado de conservación				
Valor paisajístico				
Calidad paisajística desde un punto (mirador)				
Campo visual				
Presencia humana (impacto antrópico)				
Valor sociocultural				
Elementos etnográficos				
Elementos patrimoniales				

ILUSTRACIÓN 7. TRAMO 4. CALIDAD AMBIENTAL BAJA



Elaboración propia

Tramo 5. Calidad alta

- Valor natural. Diferentes unidades de vegetación endémicas se entremezclan en este espacio: grandes cardonales, matorral termófilo, palmeras canarias, entre otros.
- Valor paisajístico: Además, en esta pequeña recta se puede visualizar uno de los espacios más significativos de lo que fueron los cultivos del plátano en el sur de la isla, más concretamente en Fañabé. Es en este espacio donde iba a terminal el Canal de Sur. Dicho canal permitía poner riego a esta zona costera. A finales de la década de los cincuenta, cada uno de los socios integrantes de la Cooperativa del Campo de Fañabé comienza la preparación de los eriales para transformarlos en bancales de plataneras (Martín, 2006). Esta huella del pasado puede verse en la multitud de estructuras de invernaderos abandonados que ocupan en torno a unas 107 ha.
- Valor sociocultural: Este quinto tramo, de apenas 20 metros, alberga dos elementos esenciales en el recorrido. Uno de ellos es un elemento patrimonial diferenciado, la construcción mencionada en el inventario. Esta vivienda presenta todos los rasgos característicos de las construcciones del siglo XVIII-XIX. A simple vista se puede observar el armazón de piedra combinado con elementos de madera, que eran los materiales más utilizados para la construcción en Tenerife en el periodo posterior a la conquista (Larraz, 1998). A lo anterior se suman otros elementos como el balcón o la planta alta. En la parte alta se situaba el granero y el balcón se utilizaba para secar el grano (Gutiérrez y Pérez, 2015). A esta construcción le acompaña, a unos pocos metros, uno de los elementos más característicos, simbólico y diferenciador del camino y que sin duda le da un valor alto a este tramo: el horno de teja. Para el visitante puede pasar totalmente desapercibido pues pequeños matorrales y otro tipo de vegetación han ido cubriéndolo y no hay ningún panel informativo o didáctico que indique qué es este horno, cuál fue su función en el pasado o que significa para este espacio. Este simbólico horno debió formar parte de lo que era el oficio tejero. Fue un trabajo ocasional ejecutado mayormente en verano y que era una labor complementaria, destinada acrecentar los pocos ingresos proporcionados por la agricultura (Correa et al. 2017).

<div style="text-align: center;">Valor cuantitativo</div> <div style="text-align: center;">Valor cualitativo</div>	Nulo	Bajo	Medio	Alto
	Valor natural			
Flora (especies endémicas)				
Fauna				
Geomorfología				
Confort acústico (ausencia de ruidos)				
Estado de conservación				
Valor paisajístico				
Calidad paisajística desde un punto (mirador)				
Campo visual				
Presencia humana (impacto antrópico)				
Valor sociocultural				
Elementos etnográficos				
Elementos patrimoniales				

ILUSTRACIÓN 8. TRAMO 5. CALIDAD AMBIENTAL ALTA

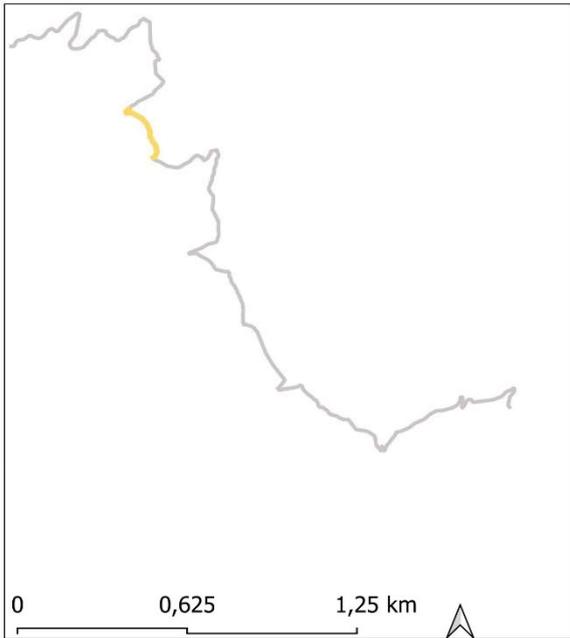


Tramo 6. Calidad media

- Valor natural: Este tramo, al igual que los anteriores, conserva un alto valor natural: alta presencia de unidades endémicas de vegetación, extensas coladas basálticas, así como variedad de piroclastos basálticos.
- Valor paisajístico: El campo de visión que ofrece este tramo es amplio y de valor paisajístico medio por la alta presencia antrópica, ofreciendo una visual de los elementos del tramo anterior, pero con una amplitud superior a medida que aumenta en altura. Al comenzar el sexto tramo, el camino es difuso y desaparece en determinados metros. El poco tránsito, las lluvias a lo largo de décadas y los deslizamientos en los pequeños barranquillos han hecho que el camino se desvanezca. Esto último hace que la calidad ambiental de este tramo disminuya.
- Valor sociocultural: Es importante señalar que existen pequeños muros de piedra que aún permanecen presentes, que son un valor patrimonial que enlaza con los tramos anteriores y que confirma la continuidad del camino por esta ladera. Es por ello por lo que, aunque la presencia de vegetación y la visión amplia del paisaje sea significativa, la posible pérdida del visitante en este tramo por falta de señalización y la ausencia de pista, resta calidad ambiental pudiendo tener un valor alto, pero no llegando por este último motivo, asignándole por consiguiente un valor medio.

<div style="text-align: center;">Valor cuantitativo</div> <div style="text-align: center;">Valor cualitativo</div>	Nulo	Bajo	Medio	Alto
Valor natural				
Flora (especies endémicas)				
Fauna				
Geomorfología				
Confort acústico (ausencia de ruidos)				
Estado de conservación				
Valor paisajístico				
Calidad paisajística desde un punto (mirador)				
Campo visual				
Presencia humana (impacto antrópico)				
Valor sociocultural				
Elementos etnográficos				
Elementos patrimoniales				

ILUSTRACIÓN 9. TRAMO 6. CALIDAD AMBIENTAL MEDIA



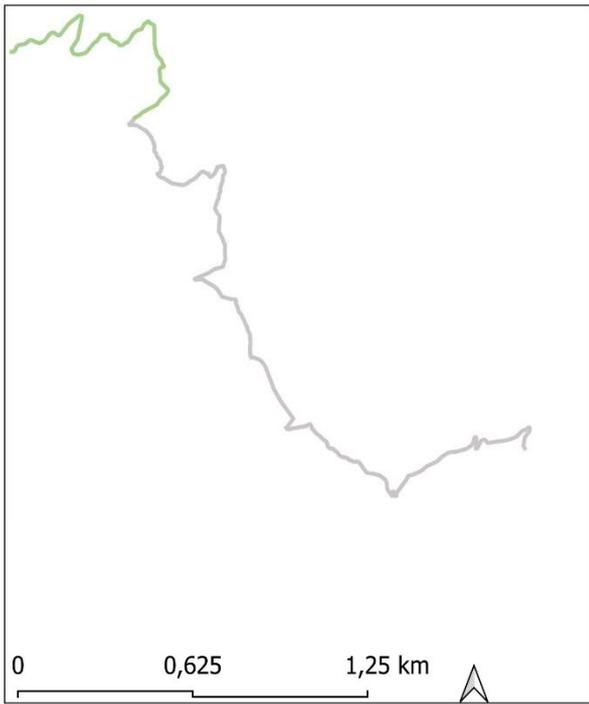
Tramo 7. Calidad alta

El último tramo en el que se ha dividido el camino es el más extenso, de 2,6 kilómetros.

- Valor natural: pueden observarse fácilmente variedad de formaciones geológicas que suman valor a este tramo, como son la alternancia de coladas sálicas, los traquibasaltos intermedios de Adeje y banda sur y variedad de piroclastos sálicos de diferentes tamaños. Durante el recorrido inmensos cardones conquistan el espacio junto con otras especies como matorrales, tomillares, piteras o baleras. Asimismo, se puede observar la alternancia de coladas por el predominio de vegetación en unas y otras haciendo aún más rico ese espacio.
- Valor paisajístico: este tramo comienza con un mirador donde se puede ver todo el municipio de Adeje, desde el casco hasta el mar. Además, puede verse uno de los elementos más significativos de este espacio y que llama la atención desde que el visitante visualiza el paisaje. En torno a 11 ha de cultivo de plataneras, encajan perfectamente en el Barranco del Agua, protegidos de los vientos y aportando una visión de los cultivos de plátano que aún se conservan en este municipio. El amplio campo de visión paisajística es el primero y uno de los elementos importantes de este tramo.
- Valor sociocultural: a pesar de no haber señalización, las ruinosas infraestructuras del antiguo Canal del Sur que aún siguen presentes son una buena guía para seguir la senda que lleva al visitante hasta el Barranco del Agua. A su vez, el majestuoso paisaje de la Reserva Natural del Barranco del Infierno se abre paso a medida que el camino va acercándose al casco histórico de Adeje. Por último, el camino se ensancha convirtiéndose en una pista para la llegada de vehículos ya que bordea la finca de plátanos, pasando a su vez el cuarto de apero perteneciente a la misma llegando a atravesar una colada sálica y finalizando en el cementerio municipal de Adeje.

<div style="text-align: center;">Valor cuantitativo</div> <div style="text-align: center;">Valor cualitativo</div>	Nulo	Bajo	Medio	Alto
	Valor natural			
Flora (especies endémicas)				
Fauna				
Geomorfología				
Confort acústico (ausencia de ruidos)				
Estado de conservación				
Valor paisajístico				
Calidad paisajística desde un punto (mirador)				
Campo visual				
Presencia humana (impacto antrópico)				
Valor sociocultural				
Elementos etnográficos				
Elementos patrimoniales				

ILUSTRACIÓN 10. TRAMO 7. CALIDAD AMBIENTAL ALTA



Elaboración propia

9. CONCLUSIONES

La metodología aplicada en este trabajo de Fin de Grado es sencilla, útil, práctica y moldeable a cada camino y a cada profesional que quiera aplicarla en un camino histórico adecuándolo a los elementos presentes. Se ha conseguido, por tanto, crear unos indicadores de fácil utilización que pretenden dar respuesta a la calidad ambiental de cualquier camino o sendero y que los resultados sirvan para potenciar ese espacio como único e incluirlo en los elementos patrimoniales de una comunidad cuyo objetivo sea su conservación. El inventario cualitativo y cuantitativo ha permitido destacar los elementos que son susceptibles de convertirse en hitos para el visitante. En este estudio también se ha observado que a pesar de estar abandonado y no siendo un camino muy transitado en su totalidad, se encuentra en buen estado de conservación presentando, en general, una calidad ambiental alta.

Si se combina el diagnóstico y la valoración del Camino Viejo de Adeje, se considera necesario y beneficioso para el mantenimiento, conservación y potenciación del camino, incluirlo en la Red de Senderos de Tenerife. Este objetivo facilitaría el acceso, incluiría señalizaciones e indicaciones, se introducirían papeleras, se incorporarían paneles didácticos que adentren al visitante en el entorno que le rodea, se mejorarían aquellas zonas que tienen una calidad baja o media y, en definitiva, se potenciaría este camino como elemento patrimonial de ambos municipios, frenando su deterioro y abandono.

Por último, se concluye con la idea de que este camino es un recurso potencialmente transformable en un producto turístico, que adentre al visitante (turístico o local) a la historia y patrimonio de ambos municipios.

10. BIBLIOGRAFÍA

Asociación Internacional de Caminería Hispánica <https://www.aache.com/camineria/definicion.htm>

Asociación para la Interpretación del Patrimonio. <https://interpretaciondelpatrimonio.com/interpretacion/>

Barreto Expósito, D. (2016). *Entre lo natural y lo urbano: La especificidad del espacio público turístico* (Trabajo de fin de máster, Universidad de Barcelona). <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/130489>

Benedicto Gimeno, E. (2011). La recuperación de los antiguos caminos reales y sus rutas literarias como producto turístico. El caso de los valles del Huerva y Jiloca (Aragón). *Cuadernos de Turismo*, 27, 39–55. <https://revistas.um.es/turismo/article/view/139731>

Bravo, J. J. C., & Herrera, R. B. (2015). Hidrogeología de los nacientes de Abinque (Adeje, sur de Tenerife). Primeros resultados. II Workshop Estudio, aprovechamiento y gestión del agua en terrenos e islas volcánicas, Las Palmas de Gran Canaria, 21-23 de enero de 2015. Consejo insular de Aguas, 159-166. <https://www.aguastenerife.org/images/pdf/ponenciasdocumentos/HidrogeologiaNacientesAbinque.pdf>

Cabildo de Tenerife. <https://www.tenerife.es/portalcabtfe/es/>

Cano Delgado, J. J. Red Caminera Tenerife (2018). <https://demo.jjcano.com/wordpress/red-caminera-tenerife/>

Cano Delgado, J. J. (2018). Propuesta de recuperación del Camino Real del Sur_ Tramo casco histórico de Granadilla- Villa de Arico.

Cano Delgado, J.J. (2017). Patrimonio Caminero. Repercusiones en la recuperación de caminos tradicionales: avances en un estudio comparado entre Baja California Sur (México) y Tenerife (España). *Cuadernos del Qhapaq Ñan*, 5, 172-195.

Clancy, M. Dowling, R., & Weeden, C. (2017). Power and profits in the global cruise industry. *Cruise ship tourism*, 2, 43-56. https://www.researchgate.net/profile/Michael-Clancy-4/publication/315771764_Power_and_Profits_in_the_Global_Cruise_Industry/links/58e3a9f10f7e9b7c2eb5f622/Power-and-Profits-in-the-Global-Cruise-Industry.pdf

Conde, C. I., & Cañada, E. (2020). Slow tourism, una oportunitat per a la transformació del turisme? *Tourism and Heritage Journal*, 2, 110-122. <https://doi.org/10.1344/THJ.2020.2.8>

Cohen, E. (2005). Principales tendencias en el turismo contemporáneo. *Política y Sociedad*, 42(1), 11-24.

De la Guardia García, J. (2014). *Ordenación Paisajística del Tramo V del Camino Viejo de Candelaria* (Trabajo de fin de grado, Universidad de La Laguna) <https://riull.ull.es/xmlui/handle/915/414>

Fariña, F: Camino Real del Sur (Candelaria -Santiago del Teide) <http://franciscoadanfarina.blogspot.com/2014/01/candelaria-santiago-del-teide-por-el.html>

Federación española de deportes de montaña y escalada (2021). Manual de senderos GR®, PR® y SL® FEDME. https://issuu.com/bibliotecafedme/docs/manuale_alizaci_nsenderosfedme_21

Fernández, G., & Ramos, A. G. (2010). El patrimonio cultural como oferta complementaria al turismo de sol y playa. El caso del sudeste Bonaerense. Argentina. *Pasos, revista de turismo y patrimonio cultural*. 8, 139-149.

Fernández-Arroyo López-Manzanares, A. (2017). La puesta en valor del patrimonio natural en relación con los caminos naturales: oportunidad turística para Castilla-La Mancha. *Papeles de Geografía*, 1, 26-43. <https://doi.org/10.6018/geografia/2017/280711>

Gursoy, D., Jurowski, C., & Uysal, M. (2002). Resident attitudes: A Structural Modeling Approach. *Annals of Tourism Research*, 29(1), 79-105. [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(01\)00028-7](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(01)00028-7)

Gutiérrez García, F. J., & Pérez Díaz, P. A. (2011). Elementos constructivos, materiales, sistemas estructurales y recursos ornamentales propios de la arquitectura tradicional canaria. *Jornada de Técnicas de Reparación y Conservación del Patrimonio*, 2.

- Hernández Ramírez, J. (2011). Los caminos del patrimonio. Rutas turísticas e itinerarios culturales. *Pasos, revista de turismo y patrimonio cultural*, 9, 225-236. <http://www.pasosonline.org/Publicados/9211/PASOS24.pdf#page=9>
- ICOMOS (2008). Carta ICOMOS para Interpretación y Presentación de Sitios de Patrimonio Cultural. https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/interpretation_sp.pdf
- Instituto Canario de Estadística. ISTAC - Gobierno de Canarias. <http://www.gobiernodecanarias.org/istac/>
- Jaén, B., López, M., & Fernández, A. (1990). La arquitectura tradicional canaria. <https://redined.educacion.gob.es/xmlui/handle/11162/10211>
- López Soler, J. (2007). *La isla de Tenerife, su descripción general y geográfica. Escala en Tenerife*. Idea
- Mateos, M. R. (2013). El turismo experiencial como forma de turismo responsable e intercultural. *Relaciones interculturales en la diversidad*, 5, 199-217. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4768331>
- Martín, Martín, V. O. (2006) Alojamiento turístico, gran propiedad y renta de la tierra". *X Coloquio de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación: Destinos turísticos: Viejos problemas, ¿nuevas soluciones?* Cuenca, UCLM – UCM - AGE – IUMP, 15 pp. (CD-ROM; ISBN 84-690-0773-4).
- Martín, Martín, V. O. (1993). Un ejemplo de producción de espacio: El Canal del Sur en Tenerife. *Ería: Revista cuatrimestral de geografía*, 31, 129-138.
- Medina, M., & Jesús, C. (2005). *Articulación territorial en espacios insulares: Las vías de comunicación terrestres en Canarias, siglos XVI-XIX*. [Tesis doctoral]. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. <https://accedacris.ulpgc.es/jspui/handle/10553/2039>
- Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. <https://www.mapa.gob.es/es/>
- Morere, N. (2012). Sobre los itinerarios culturales del Icomos y las rutas temáticas turístico-culturales. Una reflexión sobre su integración en el turismo. *Revista de análisis Turístico*, 13, 57-68.

Plan del Turismo Español Horizonte 2020. <https://www.tourspain.es/es-es/Conozcanos/Documents/HistoricoPoliticaTuristica/PlanTurismoEspanolHorizonte2020.pdf>

Pérez Barrios, C. R. (2015). *Arona, un recorrido por su historia*. Llanoazur, D.L.

Pérez Barrios C. R. (2004). *Las redes de comunicación terrestre en Arona (Tenerife): precariedad viaria*. Llanoazur, D.L.

Pérez, R. S., & Salinas, V. F. (2008). El patrimonio y el territorio como activos para el desarrollo desde la perspectiva del ocio y del turismo. *Investigaciones Geográficas*, 46, 69-88. <https://doi.org/10.14198/INGEO2008.46.04>

Porcal Gonzalo, M. C. (2011). El patrimonio rural como recurso turístico. La puesta en valor turístico de infraestructuras territoriales (rutas y caminos) en las áreas de montaña del País Vasco y de Navarra. *Cuadernos de Turismo*, 27, 759–784. <https://revistas.um.es/turismo/article/view/140211>

Quintana Andrés, P. C., Sabaté Bel, F., Herrera García, A., Santos Guerra, A., & Hernández Gutiérrez, A. S. (2008). Arquitectura y paisaje: La arquitectura tradicional en el medio rural de Canarias. *Rincones del Atlántico*. <https://www.rinconesdelatlantico.es/bibliografia-arquitectura.php>

Ramón Ojeda, A. A., González-Morales, A., & Moreno Medina, C. (2018). Propuesta metodológica para la confección de Guías patrimoniales: El ejemplo de Santa Lucía de Tirajana (Gran Canaria, España). *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 16 (1), 87-98. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2018.16.006>

Red de Senderos de Tenerife. Recuperado 15 de mayo de 2022, de <https://www.tenerife.es/portalcabtfe/es/temas/deportes/red-de-senderos-de-tenerife?view=item>

Simancas Cruz, M. R. (2007): *Las áreas protegidas de Canarias. Cincuenta años de protección ambiental del territorio en espacios insulares*. Ediciones IDEA. Santa Cruz de Tenerife. 459 páginas.

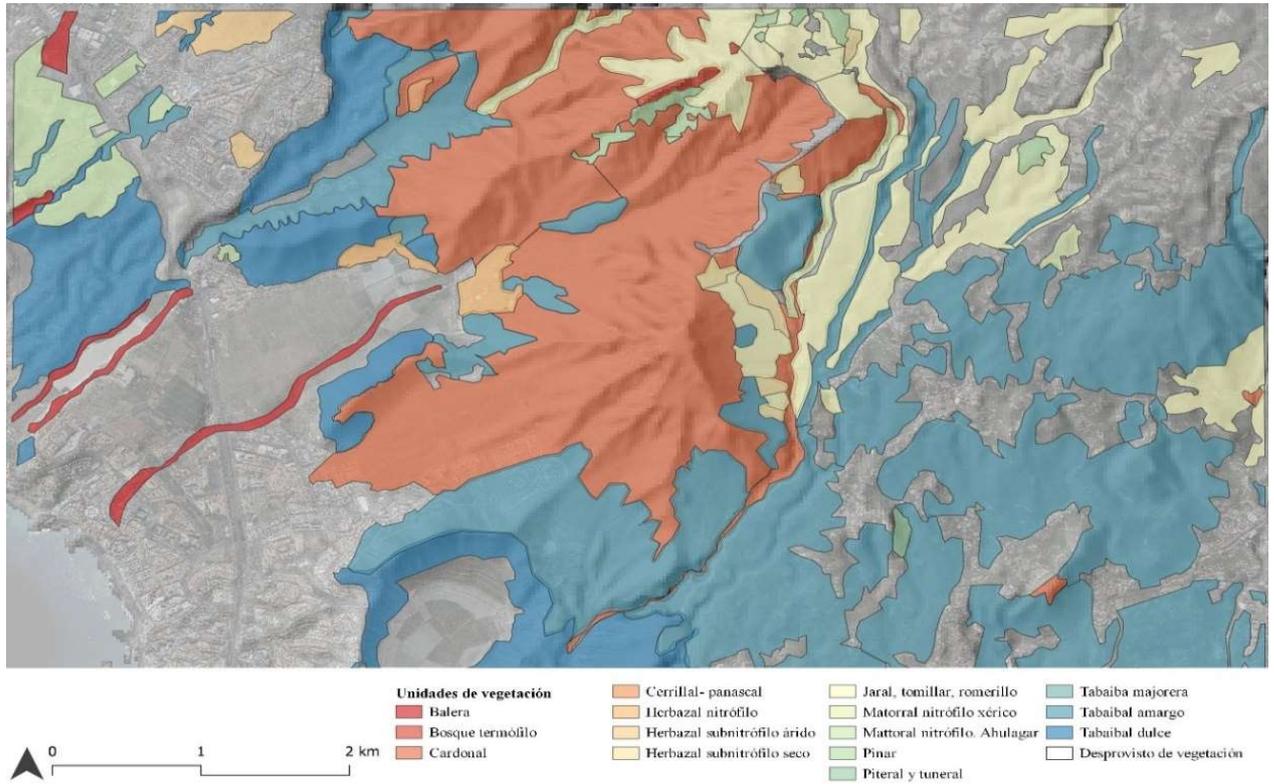
Sociedad Caminera del Real de Manzanares | Camineros del Real. (s. f.). Recuperado 28 de mayo de 2022, de <https://sociedadcamineradelreal.org/>

Socorro Santana, P. (2011) Los hornos de tejas en la historia de Gran Canaria. Breve referencia al Horno de El Madroñal. *Bienmesabe*, 395. <https://www.bienmesabe.org/noticia/2011/Diciembre/los-hornos-de-tejas-en-la-historia-de-gran-canaria-breve-referencia-al-horno-de-el-madronal>

Vásquez Campos, F. J. (2019) Los Caminos del Pasado: Los primeros pasos hacia una pedagogía histórica y cultural de los caminos empedrados de la época prehispánica, colonial y republicana. Caso de estudio: Municipio de Bojacá (Cundinamarca) | Quirón. *Revista de Estudiantes de Historia*. 5, 91-105. <http://168.176.97.103/ojs/index.php/quiron/article/view/103>

11. ANEXO CARTOGRÁFICO

MAPA 2. UNIDADES DE VEGETACIÓN



Fuente: elaboración propia a partir de Mapa de Vegetación, GRAFCAN (2015)

12. ANEXO FOTOGRAFICO

ILUSTRACIÓN 11. ANEXO FOTOGRAFICO



Imagen 1. Pérdida del camino por acumulación de materiales

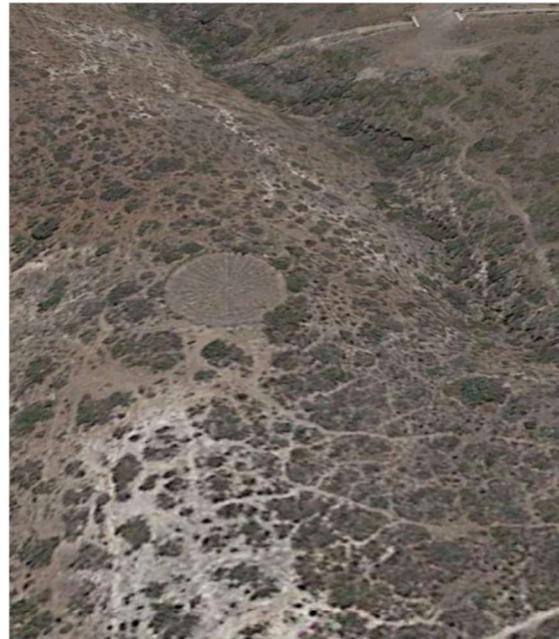


Imagen 2. Era. Fuente Google Earth



Imagen 3 Empedrado deteriorado



Imagen 4. Empedrado deteriorado

ILUSTRACIÓN 12. ANEXO FOTOGRÁFICO



Imagen 5. Horno de teja



Imagen 6. Barranco del Agua



Imagen 7. Tubería dificultando el tránsito



Imagen 8. Señalización entrada al camino

ILUSTRACIÓN 13. ANEXO FOTOGRÁFICO



Imagen 9. Acceso

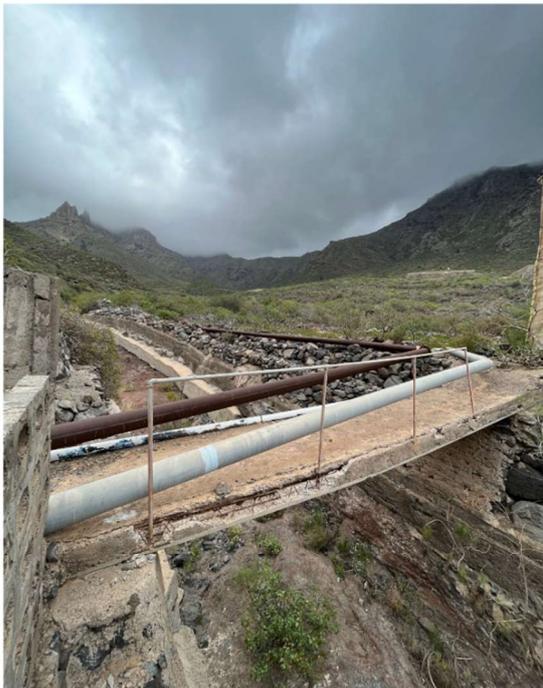


Imagen 10. Puente



Imagen 11. Barranco del Agua

ILUSTRACIÓN 14. ANEXO FOTOGRÁFICO



Imagen 12. Residuos



Imagen 13. Residuos

ILUSTRACIÓN 15. ANEXO FOTOGRÁFICO



Imagen 14. Muro de piedra conservado



Imagen 15. Muro de piedra desaparecido



Imagen 16. Tubería dificultando el tránsito



Imagen 17. Señalización entrada al camino

ILUSTRACIÓN 16. ANEXO FOTOGRÁFICO



Imagen 18. Empedrado en buen estado



Imagen 19. Edificación



Imagen 20. Señalización Reserva Natural Especial



Imagen 20. Señalización Reserva Natural Especial