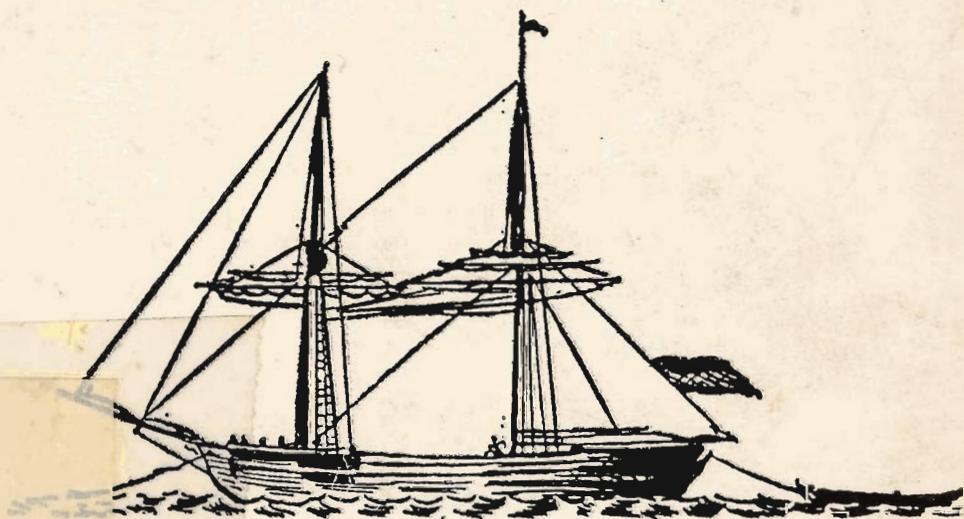


FRANCISCO RODRIGUEZ BATLLORI  
ANTONIO RODRIGUEZ BATLLORI

# SARDINA, PUERTO DEL ATLANTICO

(Apuntes para la historia de Gáldar)



Prólogo por Antonio Rumeu de Armas

1979



BIBLIOTECA UNIVERSITARIA  
LAS PALMAS DE G. CANARIA  
Nº Documento... 373.500  
Nº Copia... 442.373



# **SARDINA, PUERTO DEL ATLANTICO**



FRANCISCO RODRIGUEZ BATLLORI  
ANTONIO RODRIGUEZ BATLLORI

# SARDINA, PUERTO DEL ATLANTICO

(Apuntes para la historia del Gáldar)

Prólogo por  
ANTONIO RUMEU DE ARMAS

1979

Editorial «FRAGUA»  
Andrés Mellado, 64. Madrid (15)

I.S.B.N.: 84-300-1253-2  
Depósito Legal: M. 25.233 - 1979

## PROLOGO

*El amor a la tierra natal es uno de los sentimientos más puros que anidan en el ser humano. El paso del tiempo en lugar de amortiguarlo lo aviva intensamente, dando al recuerdo una nueva dimensión en la que la realidad se idealiza al conjuro mágico de la nostalgia, la añoranza y la saudade...*

*Este pensamiento se ha interpuesto en mi mente al leer el libro escrito por los hermanos Francisco y Antonio Rodríguez Batllori que lleva por título: Sardina, puerto del Atlántico (Apuntes para la historia de Gáldar). Lo primero que puedo dar fe, tras la lectura del mismo, es que está escrito con amorosa delectación y acuciante diligencia.*

*Los autores han recabado mi colaboración como prologuista; y el honor que me dispensan me obliga a exaltar, con justicia, la obra y a aportar algún pormenor nuevo, de mi propia cosecha, que pueda contribuir a los altos fines inspiradores de la misma.*

*Francisco Rodríguez Batllori es un escritor de reconocido prestigio dentro y fuera del ámbito insular. Es un poeta de inspirado estro y moderna factura (vienen a mi memoria en este instante sus libros Efímera Voz, Puente iluminado y Láminas de luz). Como prosista*

*hay que destacar la fluidez de su estilo a un tiempo pulcro y castizo (recuerdo en la presente ocasión Andar y ver, El escritor y su paisaje, Crónica intemporal, etc.). Otra faceta de su actividad literaria son los estudios galdosianos, rindiendo culto de admiración a la figura más importante de la literatura canaria, con dimensión universal, en auge constante (Galdós en su tiempo, etc.). He dejado para remate las crónicas periodísticas, en la prensa nacional e insular, con un quinto sentido para captar la noticia palpitante bajo el signo de la más viva actualidad. Francisco Rodríguez Batllori ha sabido además compatibilizar las actividades literarias con el ejercicio de sus tareas profesionales.*

*Antonio Rodríguez Batllori es un diligente investigador del pasado de las islas, con desbordada pasión por los estudios históricos y genealógicos. Bajo la pauta de trabajos de esta índole acometidos por el general de Ingenieros don José María Pinto de la Rosa, centrados en torno al linaje Hernández Pinto, ha publicado un interesante opúsculo en el que entronca dicha estirpe con otras conocidas familias galdenses, tales como Bethencourt, Quintana, Cabrera, Ponce de León, Zurita, Aguilar, Martel, etc. El amor por Gáldar y Sardina del Norte le ha movido a coleccionar documentos y textos de toda índole, para apoyar sobre ellos la exacta reconstrucción del pasado. Antonio Rodríguez Batllori es militar de profesión; pertenece al cuerpo de Artillería, y ostenta dentro del mismo el grado de coronel.*

*Hasta ahora la historia de Canarias ha centrado su atención sobre el archipiélago en su conjunto o sobre cada una de las islas como unidades preferenciales. Se impone ahora acometer esta especie de historia «menor», en la que beneméritos investigadores al reconstruir el*

*pasado de los pueblos, con seriedad y rigor, están labrando los sólidos sillares del prometedor edificio del futuro. En esta empresa rivalizan en el momento presente los estudiosos de Tenerife y Gran Canaria. Los primeros con abundancia de medios, por haberse conservado intactas las series documentales legadas por las generaciones precedentes, desde el momento mismo de la conquista. Los segundos con notoria precariedad, luchando a brazo partido, por razón de haber desaparecido íntegramente el archivo del viejo Cabildo, transportado a Holanda por el almirante van der Does, cuando el asolador asalto de 1599, y del nuevo depósito de fondos concejiles en el fatídico incendio de 1842. Por esta doble y trágica circunstancia, cualquier estudio de historia de Gran Canaria, hecho seriamente, reúne virtudes en «grado heroico», como se suele afirmar de los santos.*

*Los hermanos Batllori, nacidos en Santiago de los Caballeros de Gáldar (con este nombre era conocida la villa a principios del siglo XVI) han elegido como telón de fondo de su reconstrucción histórica la costa del reino de los guanartemes del Norte, aunque situando siempre en un primer plano el grao o puerto de la villa, conocido desde tiempo inmemorial con el nombre de Sardina; cuya cita más remota se descubre en las famosas Décadas del cronista real Alonso de Palencia, escritas allá por el año 1485.*

*El puerto de Sardina del Norte vivió momentos de esplendor mientras la navegación a vela, por un lado, y los malos caminos, por otro, obligaron a las ciudades ribereñas a buscar la senda más corta para arribar al mar. Algo similar ocurrió en Tenerife con Garachico y el Puerto de la Cruz. Pero el día que la navegación a vapor requirió la utilización de ingentes capitales mobi-*

liarios, obligando de paso a los puertos a costosas obras de infraestructura y a exigencias muy particulares de abrigo, seguridad y calado, las circunstancias variaron por completo. Si a ello unimos la nueva red de carreteras, que puso fin a los tradicionales atajos y vericuetos, permitiendo la fácil comunicación con el Puerto de la Luz, tendremos una clara explicación de la etapa actual de decaimiento y postración, reducido a la condición de refugio pesquero.

El puerto de Sardina conoció cuatro siglos de prosperidad (XVI-XIX), cuando entraban y salían por la rada barineles, carabelas, urcas, saetías, galeotas, bergantines, polacras y pailebotes para facturar al exterior los ricos productos de la vega de Gáldar (azúcar, vino, quesos, frutales, cochinilla, etc.) y dar entrada a las mercancías isleñas, peninsulares y foráneas de consumo y uso (cereales, aceite, pescados, tejidos, calzado, herramientas, etcétera). Este es precisamente el brillante período que los hermanos Rodríguez Batllori reconstruyen con toda suerte de detalles, por cuya laboriosa tarea les deberán perenne gratitud sus conterráneos.

Puesto a destacar los méritos intrínsecos de la obra se impone aludir a tres aspectos fundamentales: el institucional, el de obras públicas y el estadístico.

El estudio de las instituciones portuarias ha de merecer particularmente la atención del sagaz lector. La alcaldía de mar —donde por cierto desempeñan un preponderante papel algunos antepasados de los autores— es reveladora de la importancia del surgidero a través del ejercicio de la autoridad y las decisiones de gobierno. La capitania de puerto, de efímera existencia, evoca el trágico destino de las islas asaetadas en su paz interior y comercio exterior por la incesante picadura ponzoñosa

*de piratas y corsarios. La ayudantía de marina (1859) señala el momento culminante de Sardina del Norte, al adquirir el rango de cabeza del distrito marítimo de Gáldar, con un alférez de fragata a su frente.*

*El capítulo consagrado a las obras públicas reviste particular interés por cuanto nos informa, con todas sus incidencias, de la reforma interior del puerto y de la construcción del muelle (1861). En otro orden de cosas, la carretera de Gáldar a Sardina fue un paso económico decisivo, acometido en 1901, al permitir la sustitución del camello por carros y carretas.*

*Mención expresa hay que hacer del importante aparato estadístico, que avala y valora la presente publicación. Si Herodoto viviese en nuestra época, no vacilaría en añadir un ojo más a la historia: la estadística. Sin un soporte rígido cuantitativo la historia se convierte en mero pasatiempo, cuando no en simple curiosidad. En este aspecto concreto la obra Sardina, puerto del Atlántico extrema la diligencia hasta límites insospechados, dadas las circunstancias adversas anteriormente expuestas.*

\* \* \*

*Con las líneas que preceden estaría cumplida mi grata misión de prologuista. Pero quiero ofrecer a Sardina y, de rechazo, a Gáldar algunos pormenores nuevos, inconnos, que revisten trascendencia, unas veces, y mero interés o simple curiosidad, otras. No tienen entre sí ninguna unidad cronológica, pues tres de los hechos se refieren al remoto siglo XV, en los mismos pródromos de la conquista; el cuarto a la centuria XVIII, y el quinto a la antesala de nuestra propia edad, el siglo XIX.*

*El cronista real Alonso de Palencia alude en la Cuarta Década de su historia, recientemente descubierta, al puer-*

to de Sardina en dos ocasiones sucesivas. La primera para referirse a la recalada que hizo en dicho surgidero, en julio de 1478, la escuadra portuguesa del almirante Jorge Correa, decidida a obstruir las operaciones de conquista de la isla de Gran Canaria, a raíz misma de la fundación del campamento de Las Palmas el 24 de junio del propio año, por obra del capitán Juan Rejón. Castilla (Reyes Católicos) estaba entonces en guerra contra Portugal (Alfonso V) (1); y en los planes del almirante Correa entraba el ataque combinado por mar y tierra al Real de Las Palmas, después de haber pactado la colaboración de los indígenas para una ofensiva conjunta. La negociación con los aborígenes grancanarios tuvo por escenario el puerto de Sardina. El ataque se efectuó poco tiempo después, pero con el más rotundo y completo de los fracasos (2).

El segundo episodio que relata el cronista Palencia, se produce un año más tarde, en 1479, tratándose de un incidente más de la rivalidad a muerte entre el capitán Juan Rejón y su oponente el gobernador Pedro del Algaba, con la colaboración del deán Bermúdez. Habiendo marchado el primero a Lanzarote, en busca de provisiones, vio obstruida la entrada en el puerto de las Isletas al regreso, forzándole a buscar refugio en Sardina. Después fue atraído a Las Palmas con engaños y añagazas hasta caer en la trampa que le tendían sus enemigos, de resultas de la cual acabó siendo hecho prisionero y pasaportado

---

(1) Se trataba de la guerra de sucesión, declarada entre Castilla y Portugal a raíz del fallecimiento de Enrique IV en 1474. Isabel la Católica invocaba su legitimidad frente a Juana la Beltraneja, considerada como espúrea. Esta última contó con el apoyo del rey Alfonso V de Portugal, con la cual se había esposado.

(2) JOSÉ LÓPEZ DE TORO: *La conquista de Gran Canaria en la «Cuarta Década»* del cronista Alonso de Palencia. 1478-1480, en «Anuario de Estudios Atlánticos», n.º 16 (año 1970), pág. 351.

para Sevilla (3). Este fue el primer acto de un terrible drama que convertiría, andando el tiempo, a la víctima en verdugo y al triunfador en ajusticiado (4).

El tercer acontecimiento es un hecho tan importante como desconocido. Se trata de la construcción, en el momento culminante de la conquista de Gran Canaria, de la torre de Gáldar, cuya ubicación se impone fijar, sin posible vacilación, en el puerto de Sardina. Recuérdese que todas las fortalezas de la conquista se emplazaron en puertos y surgideros para ofensa de las zonas aledañas, estando a cubierto de cualquier sorpresa y asegurado el aprovisionamiento marítimo. Vienen a la memoria los torreones de Rubicón, La Gomera, Gando, Las Palmas, Agaete, Anaga, etc. De dicho castillete fue guarda mayor Lorenzo Fernández Padilla, vecino de Antequera, por particular concesión del capitán-conquistador Pedro de Vera (5). En 1502 la diminuta fortaleza se halla abandonada y semidestruida, hasta el punto de reclamar de los Reyes Católicos su concesión el vecino de Santiago de los Caballeros Andrés de Betancor, alegando los servicios prestados en la empresa por su padre Maciot de Betancor y su abuelo materno Armide Yacocón Guanararteme (6).

---

(3) *Ibíd.*, pág. 363.

(4) Como es sabido, en mayo de 1480 Juan Rejón desembarcó por sorpresa en el Puerto de la Luz; entraba subrepticamente en Las Palmas y conseguía apoderarse por sorpresa de Pedro del Algaba. Pocos días más tarde este último padecía muerte vil en el patíbulo.

(5) ARCHIVO DE SIMANCAS: *Casa y Sitios Reales*.

(6) *Ibíd. Registro del Sello*. En este documento se especifica que «en Gáldar... dis que esta una torre, que avia seido fecha para la conquista de los canarios, la qual está cayda e mal reparada».

*Con un salto de tres siglos, cabe descubrir en plena etapa de la Ilustración, otra circunstancia muy significativa. Los autores de Sardina, puerto del Atlántico destacan, como se merece, la construcción entre 1778-1786 del espléndido templo parroquial de Santiago de Gáldar. Pero se olvidan de consignar que pusieron inteligencia, espíritu creador y pericia tres tinerfeños dignos de perenne recordación, sacados de la nada por quien esto escribe. El primero el sargento mayor de milicias y maestro de navío Antonio José Eduardo, autor de los planos del templo; el segundo el famoso arquitecto Diego Nicolás Eduardo, que revisó las trazas y dirigió las obras (7), y el tercero el maestro de cantería Patricio García, artista excepcional en el tallado de la piedra (8).*

*El último pormenor de importancia se sitúa a mediados del siglo XIX, y afecta a mi abuelo materno don José Benigno de Armas y Ximénez del Valle, que acabó sus días siendo presidente y magistrado de la Real Audiencia de La Habana, después de haber desempeñado, en diversas ocasiones, la presidencia de la Diputación Provincial de Canarias (9). En plena juventud y ejerciendo la profesión de abogado en Las Palmas fue designado por Real orden*

---

El solicitante aducía como méritos que «su padre, e abuelo e él e otros parientes suyos nos havian servido e gastado quanto tenían... en nuestro servicio...».

(7) Recuérdese que este insigne arquitecto proyectó y dirigió las obras para la conclusión de la catedral de Las Palmas. ANTONIO RUMEU DE ARMAS: *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*. Madrid, 1950, tomo III, 1.ª parte, págs. 318-343 y 353.

(8) *Ibid.*

(9) LEOPOLDO DE LA ROSA: *Noticias históricas del Consejo Provincial de Canarias*, en «Estudios de Derecho Administrativo Especial Canario», tomo V (año 1971), págs. 37-38 y 44-45.

*de 27 de julio de 1860 asesor de Marina de Gáldar (10). Si recuerda el lector que un año antes se había erigido la ayudantía de Marina (Real orden de 16 de noviembre), quedará reforzada la importancia del tráfico y las relaciones comerciales del puerto de Sardina, hasta el punto de aconsejar al Ministerio de Marina la creación de una auditoría que solventase los problemas y litigios de índole jurídica.*

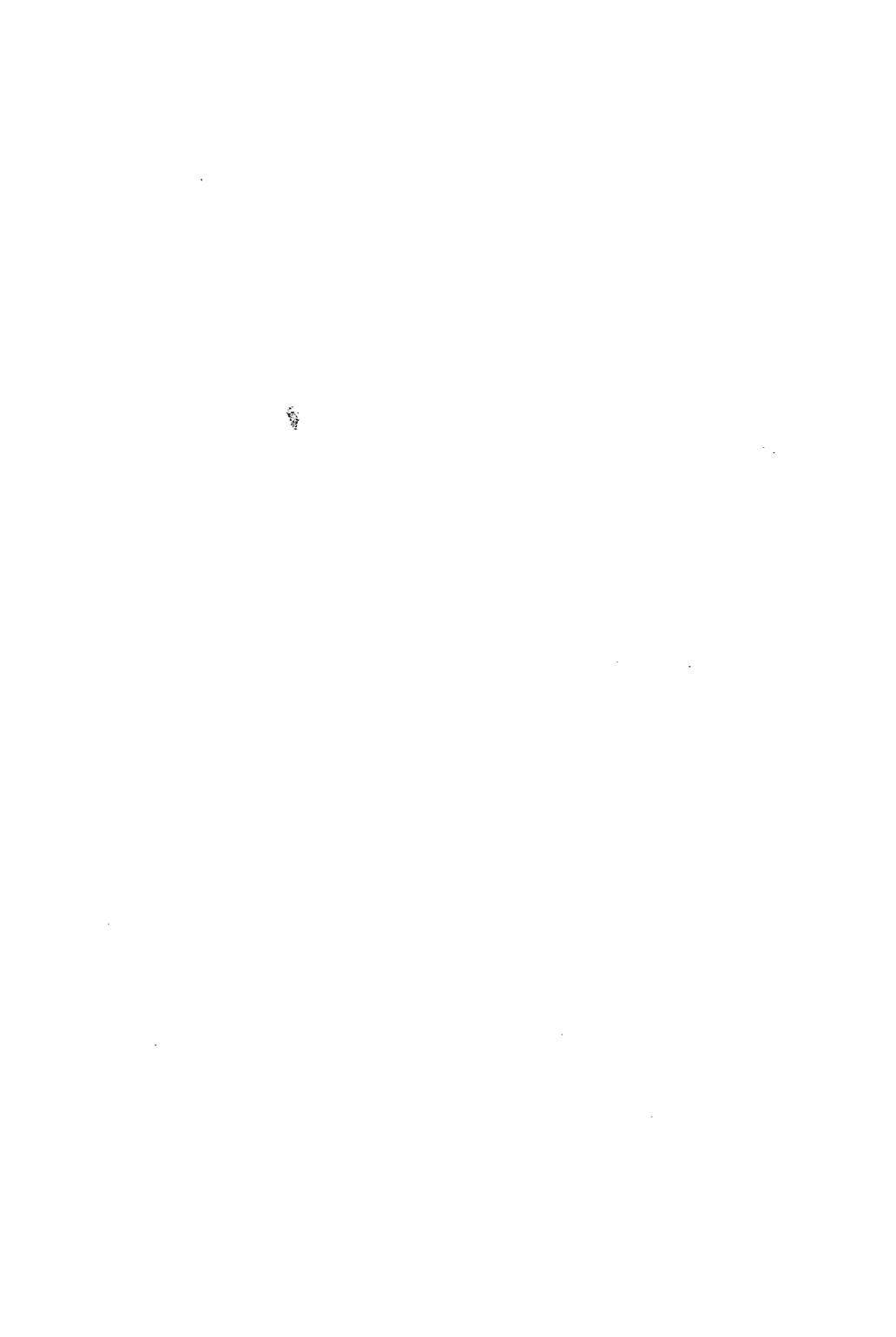
*De esta manera cumplo con el grato compromiso de valorar una obra como Sardina, puerto del Atlántico repleta de sobresalientes méritos, y añado unos granos de arena en la común empresa de devolver a Gáldar y a Sardina una estampa más fiel de su glorioso pasado.*

ANTONIO RUMEU DE ARMAS  
*De la Real Academia de la Historia*

*Madrid, junio de 1979.*

---

(10) ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL DE MADRID: *Ultramar*, leg. 2092. El título de asesor aparece expedido en San Fernando, el 3 de agosto, por el teniente general de la Armada don José María de Bustillo, capitán general del Departamento de Cádiz.



*PRESENTAMOS a la curiosidad del lector, llanamente aderezadas, unas breves noticias sobre el puerto de Sardina del Norte, correspondiente al término municipal de Gáldar, isla de Gran Canaria, y su Ayudantía de Marina, que le prestó en el pasado rango e importancia de villa marinera. No son muy copiosos los datos que sobre este puerto figuran en los archivos y textos a que hemos tenido acceso. Tal inconveniente, sin embargo, no debe entorpecer nuestro propósito de que las noticias que en este libro se recogen sean utilizables por quienes acometan la labor, aún inédita, pero viable, de fijar la historia de la noble ciudad que fue cuna de reyes y de magnates.*

*Nuestra gratitud a los centros culturales y a las personas que nos han prestado su generosa colaboración.*



## PALABRAS PREVIAS

LA Historia suele ser ambiciosa. Pero el carácter, generalmente precario, de sus fuentes motiva que no siempre pueda conseguir los objetivos propuestos, y que profundos vacíos distancien, quiebren o interrumpen la continuidad de algunos episodios más o menos fundamentales. El atractivo histórico es tan grande, sin embargo, que merece la investigación paciente e hilvanada de noticias reveladoras de unos sucesos que, gracias al ejercicio de esta vocación, dejan de ser enigmáticos. Se siente la preocupación del pasado como si de su examen pudiera deducirse la sintomatología del futuro.

En la recreación de una época han de utilizarse fuentes de muy diversa índole, ya que la transmisión oral, por sí sola, es insuficiente para el intento de reconstruir el esquema de unas vidas o de una sociedad pretéritas. Si reflexionamos sobre estas fuentes nos daremos cuenta de los peligros que algunos textos escritos suponen. Cierto que nos descubren nombres, episodios y lances, pero no debe olvidarse que fueron redactados por hombres que debieron reflejar en ellos su propio sentimiento, su pasión, sus intenciones. A medida que nuestro conocimiento del pasado amplía su campo de visión y aleja la línea del horizonte en que se confunde la realidad con las lucubraciones e hipótesis difusas y borrosas, más claro y

luminoso es el sello de autenticidad que debe presidir en la reconstrucción del pasado.

¿Qué categorías de sucesos entran a formar parte de nuestro trabajo? Parece evidente que no podemos hacernos eco de todos los hechos —muchos, incluso, trascendentes— acaecidos en el período de tiempo y en el limitado espacio geográfico en que pretendemos movernos. No renunciamos, sin embargo, de antemano a ningún dato, aunque parezca nimio, en el intento de reconstrucción de un pasado histórico insular no demasiado remoto. Por fortuna, en este caso, nos han sido legados algunos textos y documentos, no muy copiosos, pero sí suficientes para apoyar en ellos la reconstrucción de determinados hechos de la minihistoria local; simple fleco adherido a los grandes acontecimientos de la Historia de Canarias.

No se trata de un estudio erudito —y esto no es curarse en salud—; no se pretende lograr una clarificación exhaustiva de los hechos y circunstancias que concurrieron en la creación y desarrollo del puerto de Sardina del Norte, en la isla de Gran Canaria, ni apurar hasta sus heces la personalidad de quienes a este puerto estuvieron vinculados por razón de profesionalidad náutica. Muchos lances, sucesos y conductas que pasados por el filtro riguroso de la erudición adquieren rango y categoría de episodio histórico, quedan reducidos —si se les trata con sencillez y naturalidad— a su justa y amena condición de recordatorio, de noticiario útil, de contribución a otros estudios de mayor entidad y rango.

Tales son las directrices que nos han guiado. Soslayando las vastas captaciones de la historia insular, hemos elegido la proyección localista o de «campanario», según afortunada expresión de Toynbee.

## **I.—MOMENTO AURORAL**



## 1. MOMENTO AURORAL

**P**ARA no sentirnos ajenos al ambiente, y a fin de que éste sirva de decorado esencial, es preciso que le conozcamos. Sin tal conocimiento previo, más o menos perfecto, no concebiríamos el devenir humano, el protagonismo de las personas, la mutación y el ensamblaje, en algunos casos, de los hechos: quiénes eran aquéllas y qué se proponían éstos. La geografía y la cronología han sido denominados «ojos de la Historia» y, efectivamente, sin ellos sería difícil, si no imposible, situar y comprender determinados acontecimientos. No hace falta insistir: la geografía nos ofrece el espacio; la cronología marca la pauta, el ritmo del tiempo. Como introducción obligada a nuestro trabajo juzgamos necesario incluir una rápida visión del escenario que le corresponde, desde sus orígenes hasta que, en algún rincón de ese escenario, comienzan a palpar y hacerse sentir las circunstancias que pretendemos anotar: cómo se han sucedido en el tiempo,

cómo se han difundido y por qué caminos alcanzaron la imagen que hoy nos ofrecen.

Es un hecho bien sabido que sólo puede hablarse de prehistoria canaria en función de una simple localización en el espacio. El archipiélago fue el resultado de un proceso en el que intervinieron elementos diversos, algunos de los cuales escapan, sin duda, a nuestro conocimiento; de otros muchos es difícil precisar el origen y el carácter. El planteamiento de este problema opondrá siempre la oscuridad de un eclipse y sólo cobrará transparencia a partir del momento auroral de la incorporación de las islas a la cultura europea, es decir, cuando se definió la región y se establecieron las bases de su individualidad y su ordenación jurídico-administrativa. La región geográfica se convierte en región humana; los factores materiales determinan el futuro de las islas y de sus habitantes.

Nació el archipiélago canario a la luz de Occidente en el punto inicial del Renacimiento; hasta el siglo xv había permanecido sumido en un profundo sueño milenario, ajeno a la existencia de otras civilizaciones. «El libro de Canarias —escribe García Venero, moderno y atinado biógrafo de las islas— empieza por innumerables páginas en blanco hasta que la Mitología y el «èlan» imaginativo de los primeros geógrafos y poetas lo iluminaron abigarradamente, pintando y escribiendo desde las riberas del Mediterráneo» (1). Impresiona el descubrir que en una era en que ya existían continentes e islas para los que el mundo no celaba secretos, por motivos de incomunicación permaneciesen en el limbo de lo inexplorado unas

---

(1) MAXIMIANO GARCÍA VENERO: *Canarias (Biografía de la región atlántica)*, 1962.

tierras luminosas que estimulan la imaginación y la curiosidad.

Fabulosas ideas sobre esta región se habían infiltrado en la fantasía de las gentes; a fuerza de interpretaciones ingeniosas las Canarias se vieron nimbadas por una aureola de misterio, favorecida por el fracaso de algunas expediciones náuticas que intentaban surcar el «Mar Tenebroso» en ruta hacia latitudes mitológicas. Entre las costas europeas y el archipiélago se extendía la alfombra verdiazul del océano. En la orilla isleña esperaba un apasionante mundo de contrastes. Un ser vivo que pasaría de un salto desde la oscuridad milenaria a la luz cenital y fecunda del Renacimiento europeo. Unamuno escribiría varios siglos después, desde Las Palmas: «No se si en rigor es desde Europa desde donde ahora escribo». «Porque ellas (las islas Canarias) no son, ante todo y sobre todo, sino una avanzada de Europa, de España sobre América y una avanzada de América sobre España y sobre África... Son un mesón colocado en una gran encrucijada de los caminos de los grandes pueblos» (1). Aparte toda lucubración literario-geográfica el profesor de Salamanca intuía que se hallaba en un «mesón», en una «venta» de los caminos de España.

La incorporación de Canarias a la Corona de Castilla fue obra realenga, tarea personal de Isabel I, en el momento cenital de su reinado. Antonio de Nebrija descubrió sin rodeos que la Soberana quería convertir las islas en un «barrio o provincia» suburbana de España. ¿Habría visto alguna vez el océano la reina de Castilla? Quizá apenas lo había imaginado desde el observatorio de una vocación atlántica. El atractivo de incorporar al ámbito

---

(1) UNAMUNO: *Por tierras de Portugal y España*. Madrid, 1930.

de sus dominios un archipiélago al que la fantasía coloreaba con el pincel del mito, la fábula o la quimera pudo influir también en el ánimo de la Soberana, no tan desposeída de sensibilidad ni tan áridamente monolítica como algunos de sus biógrafos han pretendido. No debe olvidarse que de las islas trascendía también una leyenda incitadora: la del monje Brandán que gozó del privilegio de celebrar el Santo Sacrificio sobre la rugosa piel de una ballena...

La convocatoria de voluntarios para la conquista no prometía demasiado aliciente. La reina no ofrecía oro ni plata ni piedras preciosas. En esta empresa que albergaba el designio de ensamblar el silencio neolítico con el brillo del Renacimiento, el incentivo sólo consistía en unas tierras fértiles, un clima generoso, algunas vagas promesas de tipo comercial..., el fascinante señuelo de un nombre prodigioso y fantástico: el de Afortunadas. La convocatoria tuvo éxito. El archipiélago va a nacer a la vida de la civilización. Las islas que fueron reputadas por Campos Elíseos y que incluso en los tiempos del caballero normando Juan de Bethencourt y de su sobrino y heredero Maciot eran conocidas por el epíteto de Afortunadas se llamarán muy pronto islas Canarias. «No se puede dudar que la fama de la isla de Canaria —escribe Viera y Clavijo—, su ruidosa conquista y la recomendación de sus circunstancias, que le adquirieron el carácter de Grande, y la dignidad de capital, fue también la causa de que su nombre absorbiese el de las otras y se difundiese, haciéndose genérico de todas» (1).

Claudio de la Torre presenta a las hijas del Rey Atlas

---

(1) JOSÉ DE VIERA Y CLAVIJO: *Historia General de las Islas Canarias*.

en el lenguaje casi lírico que solía emplear el desaparecido escritor isleño cuando evocaba algún aspecto de la tierra que le vio nacer: «Las Canarias —dice—, con cualquier nombre que se las designe, son de todos modos una de las ideas poéticas más antiguas de la Humanidad. Hasta qué punto fue verdadera aquella versión paradisíaca de los primeros testimonios, es éste un oscuro problema sobre el que aún no se han puesto de acuerdo la Historia y la Leyenda» (1).

---

(1) CLAUDIO DE LA TORRE: *Las Canarias Orientales*. Editorial Destino.



## 2. UNA EXPEDICION DECISIVA

LOS Reyes Católicos, que en el año 1477 habían adquirido el derecho sobre Gran Canaria, Tenerife y La Palma, en virtud de cesión otorgada en Sevilla por Diego de Herrera e Inés Peraza, señores de Lanzarote, creyeron llegado el momento de incorporar formalmente aquellas islas al brillante cortejo de pueblos que se hallaban bajo su soberanía. La expedición a Gran Canaria —primer episodio importante de esta empresa— fue inspirada, repetimos, por la Reina Isabel, en su afán casi obsesivo de «inducir e traer los pueblos... e los convertir a nuestra santa fe católica... e los enseñar e doctar de buenas costumbres».

Partió del puerto de Santa María una flotilla bien pertrechada, llevando a bordo seiscientos soldados de Infantería y treinta de a caballo, reclutados en las superpobladas urbes de la Andalucía baja (1). Algunos aventureros

---

(1) Seiscientos hombres, afirma Abreu Galindo; quinientos, Andrés Bernáldez; cura de los Palacios.

se agregaron a la tropa, atraídos por la novedad de la expedición y ambiciosos de los repartimientos de tierras que su ventajosa presencia les prometía: hombres del Condado de Niebla, de Jerez, de los dos Puertos, de Cádiz. Capitaneaban la empresa el general leonés Juan Rejón, el portaestandarte o alférez mayor de la conquista Alonso Jaimez de Sotomayor y el deán de Rubicón Juan Bermúdez, cuya conducta no deja mucho margen al elogio, pese a las reales cédulas que exigían un celoso prestigio en todo lo relativo a la conquista.

La navegación fue lenta. Fondearon los buques ante las Isletas el 24 de junio de 1478 y el desembarco no ofreció dificultades. «Cortaron algunos ramos de palmas, con los cuales se formó una gran tienda a cuya sombra erigieron un altar». El deán Bermúdez celebró su primera misa isleña. Abreu Galindo hace intervenir en la fundación de Las Palmas a un extraño personaje: una anciana que habla buen castellano disuade a Rejón de su propósito de continuar hacia Gando, donde encontraría el doble inconveniente de un camino escabroso y la oposición beligerante de los isleños. Debería acampar en lugar más ameno, junto al curso del Guiniguada. ¿Qué revelación tuvo el caballero leonés para sospechar que se trataba de Santa Ana, reencarnada por obra de un prodigio en aquella mujer desconocida? Lo cierto es que, para testimoniar su gratitud, dispuso la construcción de una iglesia con la advocación de la madre de la Virgen. El profesor Rumeu de Armas interpreta el abandono de la marcha hacia Gando con criterio menos «milagroso» y más realista: «A bordo venían, a modo de guías, un lanzaroteño llamado Fernán Guerra y un indígena, Juan de Telde... quienes recomendaron que el sitio ideal y más óptimo era el palmeral del Guiniguada. Primero, porque era una zona des-

habitada, y luego, porque estaba entre Telde y Gáldar, los dos principales reinos de la isla» (1).

Los incidentes y sorpresas de la conquista fueron múltiples desde el primer momento. A la resistencia de los isleños se añadió una torpe enemistad entre Rejón y el clérigo Bermúdez, discordia inoportuna que, al trascender a la soldadesca, debilitaba su moral y quebrantaba la disciplina. Los Reyes eliminaron sin demora el foco de la desavenencia, enviando a la isla un experto soldado, Pedro de Vera, con nombramiento de capitán general y amplias facultades para resolver los conflictos de jurisdicción y los problemas de todo orden que la conquista planteaba.

No fue ésta un paseo militar. Vera tropezó con dificultades y, para vencerlas, acudió a procedimientos que algunos cronistas han calificado con dureza. Los aborígenes se defendieron con tenacidad y coraje. Sin embargo, la victoria española tuvo una singular característica: no hubo vencedores ni vencidos, gracias al pacto concertado con el guanarteme de Gáldar, una del las figuras de la conquista que inspira mayor interés y simpatía. «La fusión fue absoluta y la desaparición de los canarios como raza independiente no se produjo por una consciente destrucción, como erróneamente se ha creído, sí en virtud de la compenetración sincera y total» (2). Es curioso contemplar, con una perspectiva de cinco centurias, la prudencia con que fueron dictadas las disposiciones del poder real, y muy especialmente la Real Cédula de Incor-

---

(1) ANTONIO RUMEU DE ARMAS: *496 años de la fundación de la ciudad*. («El Eco de Canarias», 25 de junio de 1974).

(2) PEDRO CÚLLEN DEL CASTILLO: *Pregón de San Pedro Mártir*. («El Eco de Canarias», 24 de abril de 1974).

poración, verdadero instrumento político-jurídico, germen del futuro desarrollo del archipiélago.

Los cronistas de los siglos xv y xvi diferenciaron escrupulosamente lo que existía en la isla al llegar los españoles y lo que posteriormente implantaron y desarrollaron éstos. Las fuentes que ofrecen mayor crédito son el «*Canarien*», Espinosa, Abreu Galindo, Torriani, Gómara; les siguen Viana, Núñez de la Peña, Pedro Agustín del Castillo, Marín y Cubas... Más tarde, Viera y Clavijo es el oráculo que imprime un ritmo vivo y moderno a la transmisión escrita sobre el pasado de las islas. Viera, «specimen» del despotismo ilustrado, tiene en su haber la ventaja que le otorgan el tiempo y la distancia. «Procuró siempre que no le sucediera lo que siglos antes había ocurrido a Fray Alonso de Espinosa —observa García Venero— quien, por hablar ingenua y objetivamente de algunas familias poderosas en el archipiélago se encontró perseguido» (1).

Transcurrieron ocho años entre la conquista de Gran Canaria y el sometimiento del resto de las islas. Durante este período de tiempo se definió la política hispana en el territorio conquistado. Españoles y aborígenes trabajaron con tenacidad; el trasplante de lo europeo tuvo éxito, en lo posible, regulado y adaptado al escenario isleño por leyes y ordenanzas.

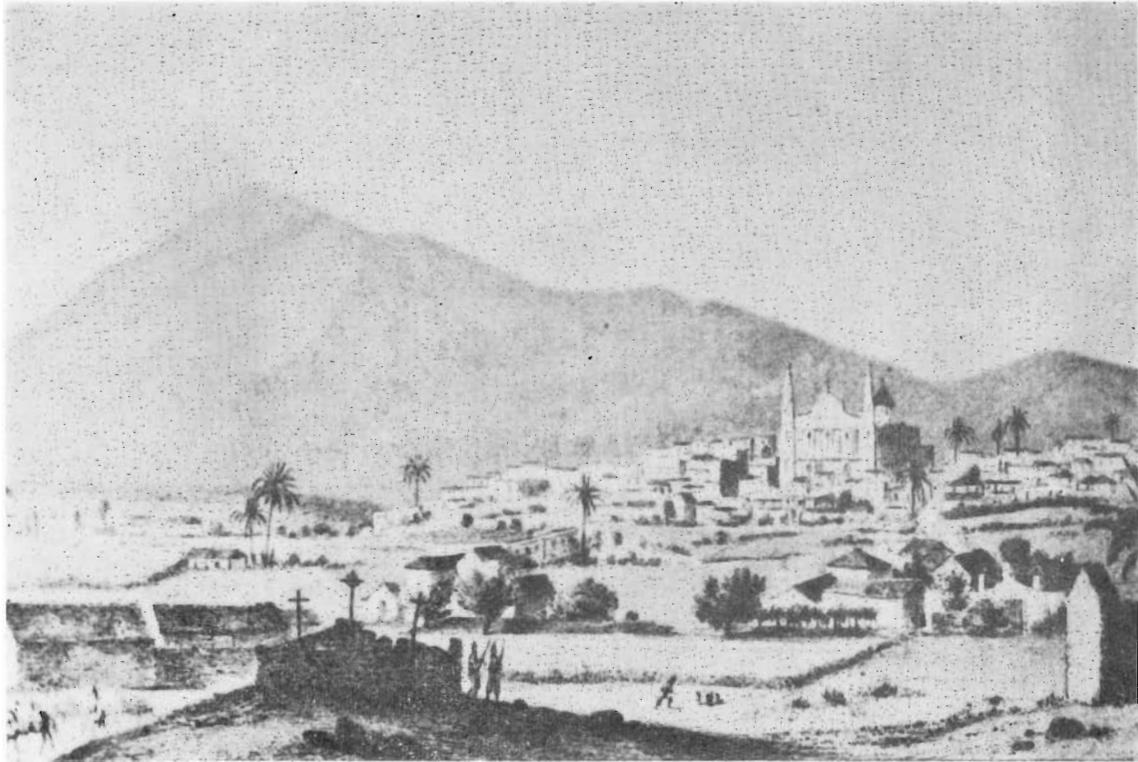
No puede soslayarse en el comentario del episodio de la conquista de Gran Canaria una breve alusión a su aspecto militar. No se desarrollaron grandes campañas, pero sí sangrientas escaramuzas en las que perdieron la vida algunos de los más notables caudillos isleños. En la

---

(1) MAXIMIANO GARCÍA VENERO: Ob. cit.

crónica de estos choques bélicos se mezclan leyendas y lances retóricamente dramatizados, como ahora se dice, y en los que a veces se supervalora exageradamente el espíritu de independencia. La traza militar de la conquista sería ininteligible sin una comprensión razonadamente moderada de la resistencia isleña frente a un aparato castrense y a una realidad política cuya magnitud hizo perder toda esperanza al guanarteme durante su estancia en la Corte castellana.





*Antiguo grabado de la villa de Gáldar. (J. J. Williams. Lit. Adrien L. Richer.)*



### 3. GALDAR

CONVIVIAN los aborígenes en diez repúblicas cantonales, tribus o clanes. Según el P. Sosa, las montañas en que vivían estaban cubiertas de «pinares, lentiscales, acebuchales, palmares y otros diversos árboles» (1). Era una raza fuerte, ágil y habilidosa; practicaban deportes, odiaban la mentira. Su habitáculo eran cuevas excavadas en la roca y casas de piedra seca, con techumbre de madera y barro. Promovían el fuego con facilidad y poseían gánigos y otros utensilios domésticos cocidos al sol. Abreu Galindo describe gráficamente el vestido de los canarios: sus toneletes de junco, sus «tamarcos», su calzado de cuero de cabra sujeto a la pierna por correas. Sabían extraer y conservar sebo, cultivaban la cebada, para la producción de gofio, y removían la tierra con maderas rematadas por cuernos de cabra. Para pescar, solían con-

---

(1) FRAY JOSE DE SOSA: *Topografía de la Isla Fortunada Gran Canaria*. Santa Cruz de Tenerife, 1489.

gregarse en la noche alumbrados con hachas de tea. En el reparto de la captura observaban una singular consideración hacia la mujer: «la preñada —escribe Abreu Galindo— recibía su parte y la de la criatura que llevaba en el vientre». Las ocupaciones profesionales eran diversas: había albañiles, pintores, estereros, sogueros. El oficio de carnicero era vil y quien lo practicaba quedaba excluido de la convivencia. Poco éxito habríamos de pronosticar a los grandes mataderos industriales de nuestra época si cayésemos en el remilgado escrúpulo exigido por la delicada elegancia de los primitivos isleños.

\* \* \*

Refiere la leyenda que una mujer —quizá sacerdotisa— llamada Atidamana, de Gáldar (1), casó con el régulo Gumidafe a mediados del siglo xiv. Esta pareja había de alzarse con el gobierno y el poder de toda la isla. Y así nace una dinastía. Al morir uno de los reyes, sus dos hijos se reparten el territorio isleño y se erigen en «guanartemes» de cada porción.

Uno de estos hermanos, Tenesor, fue guanarteme de Gáldar, en el Noroeste de Gran Canaria; sus dominios, a lo largo de la costa, se prolongaban hasta Arguineguín. Asistía a este personaje un consejo formado por un grupo de notables, llamados «guaires». Los poderes del guanarteme eran amplios e incluso, al parecer, gozaba del derecho de pernada, ceremonia feudal abusiva y deprimente que, como es sabido, consistía en poner el señor una pierna sobre el lecho de los vasallos el día de su matrimonio. Existieron dos clases sociales, perfectamente

---

(1) Atindana, la denomina Abreu Galindo; otros cronistas, Andamana.

diferenciadas y muy celosas de sus privilegios: nobles y plebeyos. Adjunto al guanarteme figuraba el «faycan», sumo sacerdote. Los aborígenes de Gáldar se reunían en el «almogaren» para adorar al dios único, «Alcorán». Existían manifestaciones de culto, públicas y multitudinarias. Algunas mujeres, llamadas «magadas», hacían vida retirada, dedicadas a la oración.

El guanarteme aplicaba la pena de muerte y la ley del Talión. Se exigía un gran respeto hacia las mujeres y los niños, cuyas vidas eran protegidas, incluso en épocas de guerra.

\* \* \*

A la hora del desembarco de los españoles, Thenesor Semidán —llamado luego Fernando Guanarteme, por gracia del bautismo cristiano que apadrinó el Rey don Fernando el Católico— era guanarteme de Gáldar. Fue también el último rey de los canarios, «si no se disputaran este título —observa Claudio de la Torre— las sombras, también egregias, de Doramas y Bentejuí» (1). Al finalizar la conquista, Gáldar estuvo a punto de ser capital de la isla. En aquellos momentos, de ruptura y evolución a la vez, diríamos en lenguaje de nuestros días, el repartimiento de tierras y aguas fue lo sustantivo. El dominio de las tierras cambió de manos en trasiego que duraría hasta la fundación de los mayorazgos en Canarias. Surge entonces la demanda de reconocimiento de la condición de nobleza por parte de algunas familias aborígenes y peninsulares. En Gáldar fijó su residencia, y allí murió, rodeada de sus hijos, la princesa Thenesoya, viuda ya de

---

(1) CLAUDIO DE LA TORRE: Ob. cit.

Maciot. Había regresado a su terruño con el nombre de Luisa de Bethencourt; en Gáldar vivieron doña Margarita Fernández de Trexo, doña Catalina de Guzmán, antes princesa Guayarmina, y doña Catalina Hernández, viuda del guayre Pedro de Maninidra.

A finales del siglo xv, la mejor nobleza de la isla está afincada en la que es ya Real Villa de Santiago de los Caballeros de Gáldar: Aguilares, Carvajales, Pinedas, Béthencoures, Guzmanes... Fatigado de su inquieta vida militar, el propio alférez mayor de la conquista, Alonso Jaimez de Sotomayor, se acogió al sereno ambiente de la antigua Corte y allí ordenó y convirtió en Crónica sus recuerdos históricos. La pluma culta de un escritor galdense de nuestros días ha trazado un bello cuadro de época que refleja el aire sutilmente aristocrático que allí se respiraba:

«Gáldar es ahora tan castellana como indígena —escribe Celso Martín de Guzmán—. En la Pila Verde, primer de cerámica andaluza, han recibido el primer sacramento de manos del dignísimo y pío obispo Frías, toda la Familia Real de Agáldar. Todos son cristianos bajo el patronazgo del Señor Santiago. El domingo van a Misa Mayor infantes y princesas tocadas con mantillas de sarga y vestidos de terciopelo. A la salida ostentarán en la plaza su rancia nobleza, empenachados, Carvajales, Pinedas y Guzmanes. Se habla de Cabildo, de Audiencia y de Obispado. La hispanización de la Corte galdense es un hecho fructificado...». «La Vega es un jardín gigantesco tapizado de cañas de azúcar; por doquier aparece un ingenio. Apellidos de caballeros dan origen a Rojas, Grimón, el Argüello, Hoya de Pineda, etc. A don Gerónimo de Pineda, por su condición de caballero conquistador, tocóle

buena suerte de tierras y aguas, propiedad que le proporcionó un buen puesto financiero» (1).

Destacan las crónicas que, cuarenta y tres años después de finalizada la conquista, en 1526, la mayoría de los habitantes de Gáldar procedían de troncos aborígenes o mestizos, cuyos mayorazgos, muy pagados de su estirpe, hacían valer rigurosamente las mercedes que los monarcas castellanos les habían otorgado. Hasta bien entrado el XVII los descendientes del guanarteme conservaban el privilegio de presidir la Misa Mayor en la parroquia de Santiago, junto con el Justicia del Rey de España.

Pero en ese mismo año de 1526 sufre Gáldar la secesión de uno de sus más importantes barrios, Santa María de Guía, a cuyo término o distrito concedió el gobernador de la isla Martín Fernández Cerón —con gran escándalo y encendidas protestas de los galdenses— vara de alcalde y justicia, quizá por temor a la unidad administrativa de una población muy fusionada. Alimentando intrigas locales se alejaba el fantasma de fracaso jurídico del Real de Las Palmas. Pese a ello, la vieja capital prehispánica mantuvo su rango en las centurias posteriores, incluso en competencia con la ciudad de Las Palmas, capital de la isla por oficio y fuero real. Las Palmas es la sede militar, mercantil, episcopal y administrativa; Gáldar es un núcleo aristocrático que agrupa los rancieros solares aborígenes y castellanos, las más ilustres ejecutorias, los entronques con la estirpe real de los guanartemes, guaires y faycanes. Y junto a esta clase distinguida, un mundo abigarrado, una masa popular que practica la agricultura y el

---

(1) CELSO MARTÍN DE GUZMÁN: *El muy hidalgo y nobilísimo linaje de Pineda*. (Diez capítulos de folletín, en «El Eco de Canarias»).

pastoreo o desempeña los oficios heredados y las actividades que del «modus vivendi» hispánico han aprendido.

Sergio F. Bonnet Suárez transcribe en un importante trabajo (1) cierto documento que conserva don Juan Ramírez Suárez —parte de una información genealógica de su antepasado el capitán don Agustín de Pineda y Bethencourt— en el que figuran datos de singular interés sobre la población de Gáldar tras la conquista, concretamente en la fecha a que venimos refiriéndonos. (Existe copia incompleta de este documento en los archivos del Museo Canario de Las Palmas, debida al que fue secretario del Ayuntamiento de Gáldar don Francisco Lorenzo Vázquez de Figueroa, nuestro bisabuelo materno. Bonnet ha preferido, con lógico afán de una mayor exactitud literal, utilizar el documento íntegro, tomándolo del testimonio que, en 27 de agosto de 1784, expidió el escribano de Gáldar don Pedro Tomás de Aríñez):

«Terminada la conquista de la isla —escribe Bonnet— poblaron el lugar (Gáldar) familias distinguidas e hidalgas, así como parientes y descendientes de los últimos guanartemes que no perdieron su arraigo en la antigua corte aborígen... El prestigio del pasado y la calidad de los nuevos pobladores fueron indudablemente las razones que determinaron el uso del título de villa.»

Deduce Bonnet del estudio del documento comentado que «la población de Gáldar... estaba integrada por elementos heterogéneos, a saber: europeos, conquistadores y pobladores (o sus descendientes) de origen español (andaluces, extremeños, etc.) y portugueses; gentes procedentes de Lanzarote, de donde eran naturales o vecinos, de origen europeo o con alguna mezcla de sangre indígena;

---

(1) SERGIO F. BONNET SUÁREZ: *La villa de Gáldar en 1526*. («El Museo Canario», números 73-74. Año 1960).

y, por último, aborígenes de Gran Canaria y de alguna otra isla, cuando menos Tenerife».

«El núcleo de la población galdense —prosigue Bonnet— en la época que estudiamos era bastante reducido, teniendo en cuenta los vecinos que estaban ausentes...; el número de cabezas de familia en la villa no pasaba de 120 a 140, por lo que sus habitantes llegarían a 600 ó 700 cuando más. Si contamos otro tanto para la villa secesionista de Guía tendremos que el término unido contaría con unos 1.400 habitantes». En términos comparativos, añadimos nosotros, siglo y medio después, en 1689, sólo Gáldar registraba 240 viviendas ocupadas por 1.075 habitantes. El siglo XVIII fue, sin duda, hacia su mitad, en el aspecto urbanístico, de una gran importancia para el desarrollo de la villa (1).

---

(1) La población efectiva de Gáldar entre los años 1526 y 1979, según diversas fuentes, y con alternativas y lagunas originadas por falta de datos en años intermedios, es la siguiente:

1526.—De 600 a 700 habitantes.

1689.—1.075 habitantes.

1755.—2.040 habitantes (Censo ordenado por la Cancillería de Granada).

1768.—1.798 habitantes (Censo ordenado por el conde de Aranda).

1787.—2.089 habitantes (Censo ordenado por Floridablanca).

1800.—1.789 habitantes (Rumeu de Armas: «Piraterías y Ataques Navales»).

1848.—2.857 habitantes (Estadística del Archivo Episcopal de Las Palmas).

1874.—4.052 habitantes (Dic. Geográfico e Histórico de F. de Paula Mellado).

1897.—5.255 habitantes (Padrón municipal).

1920.—7.349 habitantes (Instituto N. de Estadística).

1950.—13.704 habitantes (Instituto N. de Estadística).

1970.—16.686 habitantes (Instituto N. de Estadística).

1979.—19.686 habitantes (Padrón municipal).

En el meritorio trabajo de Bonnet se identifican numerosos apellidos —Rey, Vega, Perdomo, Miranda, Orihuela, Quintana, Alemán, Barreto, Chirino, Rojas, Afonso...— que no sería difícil encontrar, pertinazmente repetidos, en nuestros días, incorporados al extenso repertorio patronímico isleño.

El movimiento secesionista de 1526 fue el origen, como debía esperarse, de una serie de futuras disensiones entre la villa de Gáldar y Guía, su barrio disgregado. Entre otras peripecias hemos de recordar el famoso pleito que suscitó el traslado del Juzgado de Instrucción que radicaba en Gáldar, como cabeza del partido, a la segunda de aquellas localidades. Se encontró de tal forma este problema que, en algunos momentos, llegó a revestir caracteres dramáticos. Los vecinos de Gáldar no podían permanecer impassibles ante un despojo que le arrebatara uno de sus más prestigiosos órganos de autoridad local, sin otro motivo, seguramente, que la influencia política de las autoridades de la villa vecina y su inteligente táctica para atraerse a otras localidades de la zona y convencer a los miembros de la Junta de Canarias.

Intervino de manera muy destacada en estos sucesos don Francisco Lorenzo Vázquez. Este patricio no tuvo empacho en defender con energía los derechos de Gáldar, llegando incluso a enfrentarse dialécticamente con la Junta de Las Palmas, cuyos miembros no dudaron en inclinarse a favor de las pretensiones de Guía, celosos, sin duda, de la influencia política de la Junta de Gáldar y de la simpatía que le dispensaban las autoridades provincia-

---

Hasta el año 1900, la población de Guía permaneció bastante tiempo superior a la de Gáldar. A partir del presente siglo aumentó la de esta ciudad, hasta alcanzar, en el último Censo, 19.686 habitantes.

les tinerfeñas. Lorenzo Vázquez luchó con denuedo, redactó con buena pluma los escritos, expedientes y proclamas que la situación exigía y demostró prudencia y serenidad en los lances más graves y peligrosos de este famoso pleito, que a punto estuvo de producir un choque armado entre las milicias de ambos pueblos. El traslado del Juzgado se consumó, sin remedio, al amparo del cambio político que en la península acababa de producirse y que disminuía la influencia de Lorenzo Vázquez, correligionario y representante del dimitido Regente Espartero en el Cantón Norte de la isla.





*Casa de la calle del Agua, propiedad del capitán de mar don Juan Rodríguez Gutiérrez, y que hipotecó para contribuir a la construcción del templo de Santiago.*



#### 4. VOCACION DE FUTURO

LA villa de Gáldar nació con una clara e insobornable vocación de futuro. Se intuyen los síntomas de esta trayectoria al contemplar con perspectiva de siglos las ambiciosas etapas que moldearon su fundación y desarrollo. Recostada a la sombra de sus montañas y frente a la promesa del mar, Gáldar es vega y es ribera. Es también historia y tradición. Se alzó en busca de objetivos concretos y, desde su epicentro, oteó anhelante aquellos factores que en Europa habían cimentado las bases de una civilización: cultura, economía, espiritualidad.

En el ámbito de la cultura, ya el convento de San Antonio de Padua, con una comunidad numerosa, según Viera y Clavijo (1), estaba reputado como un centro docente que impartía enseñanzas de Filosofía y Teología. En la recoleta placidez abacial de la vega de Gáldar se

---

(1) JOSÉ DE VIERA Y CLAVIJO: *Noticias de la Historia General de las Islas Canarias*. (Fundación del convento de Gáldar). T. IV.

rendía culto al humanismo, a la meditación y el estudio. Apunta el propio Viera, por referencia del padre Quirós, que «habiendo caído un rayo en la iglesia, año de 1562, el día 22 de enero, abrasó el sagrario, que sin duda estaría dorado (sic), sin ninguna lesión del Santísimo». La Ley de 25 de octubre de 1820, sancionada por Fernando VII, establecía no solamente la supresión de Ordenes Monacales, sino también la limitación y reducción de los conventos de Regulares. La comunidad que no tuviese, como mínimo, 24 religiosos ordenados se agregaría al convento más inmediato. En los lugares donde sólo existía un convento podía subsistir, si contaba con doce religiosos. Como el convento de franciscano de la vega de Gáldar sólo conservaba en aquella época dos religiosos ordenados «in sacris», un lego y el guardián, Fray Ildefonso Padrón, quedó suprimido (1).

En el aspecto económico, se fomentó la agricultura, la ganadería y la pesca, sustituyendo y transformando antiguos y elementales instrumentos de trabajo. La extensa y amena vega de Anzofé, entre las eminencias excepcionales de la montaña de Almagro y el cono volcánico de la Atalaya, ambas de bellísimas proporciones, sólo aguardaba la mano laboriosa que cubriera de lustrosos verdes unos campos en los que aún palpitaban reminiscencias prehispanicas. Se comerciaba por las costas de Sardina con naves de armadores foráneos que recordaban a los que, desde la Edad Media y el Renacimiento, se aventuraban por aquellos mares, en demanda de las fabulosas islas atlánticas, o arrastradas por los vientos desde las

---

(1) El profesor JOAQUÍN ARTILES recoge una exhaustiva información sobre la suerte que corrieron los monasterios de Canarias, como consecuencia de esta Ley. «El Museo Canario», números 89-103. Enero-diciembre 1966-1969.

costas lusitanas. La organización política y administrativa coadyuvaba al desarrollo cultural y económico de la capital norteña.

Un día se inician las obras del templo parroquial de Santiago. «El capitán don Esteban Ruiz de Quesada y Rodríguez, patricio sencillo y respetado, logró del Vicario Capitular, don Eduardo Sall, el permiso de demolición del viejo templo; y el 21 de mayo de 1778 comenzaban las obras, no sólo del nuevo, sino de todo este conjunto histórico-artístico de iglesia, plaza y Ayuntamiento» (1). El pueblo hipotecó su hacienda, en un hermoso gesto de patriotismo y de fervor religioso. Hubo sus más y sus menos, como suele ocurrir en todas las empresas importantes. El arcipreste Salazar fue acusado de prodigar, hasta el empobrecimiento, los bienes comunales, acusación gratuita que le puso al borde del destierro.

El proyecto de la obra era ambicioso: «Mi capitán, —hizo observar a Ruiz de Quesada el encargado de medir los solares— ¿no es esto demasiado?». «Siga, siga adelante —contestó el patricio—. Más grande es la fe de los galdenses. Hagamos el templo espacioso, aunque tengamos luego que mendigar».

«La iglesia de Gáldar —escribió José Suárez Falcón (Jordé), en unos emotivos "Recuerdos" de su ciudad natal—, en cuya construcción se tardó cerca de media centuria, es la cristalización en piedra del sentimiento religioso de una época y el monumento de la fe de un pueblo.»

Y el deán don José López Martín, elevado por su preclara inteligencia desde un origen humilde a esta digni-

---

(1) Canónigo CRISTÓBAL R. PÉREZ VEGA: Conferencia pronunciada con motivo del Bicentenario del templo parroquial de Santiago. (La reprodujo «El Eco de Canarias», 16 de julio de 1978).

dad catedralicia, hizo las siguientes consideraciones sobre el templo: «Aquellas severas y correctas líneas, aquel majestuoso frontispicio, aquellas espaciosas naves, aquellos altares y retablos nos traen voces de nuestros padres; voces tiernas y cariñosas que no entran por el oído sino que penetran por los ojos, estremeciendo y llenando de inefable consuelo el corazón de los que no tienen alma escuálida y seca; voces mudas que, sin embargo, nos hablan muy alto de los que, al nobilísimo y poderoso impulso de la fe y el patriotismo, arrancaron las piedras, arrancaron los cantos, tallaron los sillares, amasaron las cales, vaciaron sus arcas y gravaron sus fincas para levantar la grandiosa fábrica...»

Estas palabras del deán López Martín, si pecan de retóricas y ampulosas, vicio literario muy propio de la época, no encubren, en cambio, la menor intención hiperbólica, el menor signo de voluntaria exageración. El templo parroquial de Santiago de Gáldar, ejemplar típico del neoclásico, preside con su majestuosa traza, desde la XVIII centuria, una agrupación urbana cuyo hálito ancestral trasciende a todos los rincones.

Es realmente conmovedor el texto de un documento fechado en 1779 —y cuya copia manuscrita, mutilada, se conserva en el Museo sacro de la iglesia parroquial de Gáldar—, revelador del voluntarioso afán de los vecinos de la villa en su decidido propósito de construcción y terminación del templo. Se obligan en este documento los vecinos a «contribuir, mientras durase la obra, con un diezmo de todos los frutos de trigo, millo y cebada que Dios les diere y cogieren en sus heredades, ya que fueren propias o ya de las que labraren y cultivaren de medias, de forma que de todos aquellos frutos que hiciesen suyos pagarían otro tanto para la Iglesia de Dios,

obligándose igualmente los que no tienen... de que recolectar frutos, a contribuir con algún equivalente de sus haberes, cada año».

Este documento, pese a su mutilación, tiene un interés excepcional. Los apellidos Castrillo, Saavedra, Ruiz, Quesada, Muxica, Bethencourt, Mederos, Molina, Vega, Mendoza, Falcón, Pineda, Tovar, Ariñez, Quintana, Guzmán, Bolaños..., afloran a lo largo del manuscrito.

\* \* \*

El mes de agosto de 1848 reservaba un especial y relevante acontecimiento a la villa de Gáldar: el R. P. Antonio María Claret, más tarde confesor de Isabel II, arzobispo de Cuba, y en los altares San Antonio María Claret, llegaba a Gáldar en Misión evangelizadora. Sería difícil seguir paso a paso las andanzas y la actividad de «El Padrito», como le denominaron los galdenses, por los pagos y barrios de la villa que, a la sazón, registraba un censo de 2.857 habitantes, según estadística que se conserva en el Archivo Episcopal de Las Palmas. Las huellas del misionero cuya predicación cambió la faz espiritual y religiosa de la isla de Gran Canaria, están impresas en el texto de algunas cartas que, desde Gáldar, dirigió a su amigo y colaborador el canónigo Caixal. En carta de 5 de agosto dice lo siguiente: «Predico a los niños y niñas en particular y también a los sacerdotes, y de éstos quedo muy disgustado. En esta misma semana se me ha asegurado que, de los noventa sacerdotes que hay en esta isla apenas se hallarán doce que recen el oficio divino al paso que tanto se lo he dicho pública y privadamente... De los demás vicios parece que se han detenido un poco, no por conversión, porque no se confiesan, sino, según

entiendo, por respetos humanos». En otro lugar le informa: «Ahora estoy en Gáldar; cuando voy de una población en otra la gente me acompaña, sin faltar las autoridades, que se ponen a mi alrededor para que la multitud no me oprima».

El P. Claret llegó a Gáldar en la mañana de 1 de agosto, procedente de Arucas. Por la tarde, comenzó la Misión en la iglesia de Santiago. Algunos actos se celebraron también en la ermita de San Sebastián, cuyo púlpito y el altar de la imagen del Santo apenas han variado en el período de casi un siglo y medio. Regentaba la parroquia de Gáldar en esta época el beneficiado don Mateo López del Valle, auxiliado por don Diego Pineda, don José Carvajal y don José Benigno Sanz.

La excorte aborígen no disfrutaba en los días de la Misión de una desahogada economía, si se juzga por el informe que suministra un Acta de la corporación municipal, en la que se anota con preocupación ostensible que la villa vivía un «estado de miseria, debido a las anteriores calamidades del hambre mortal; y este año la cigarra del país, aumentada extraordinariamente en número y tamaño, ha asolado los campos» (1).

El espacioso templo de Gáldar resultaba insuficiente para acoger a quienes llegaban, atraídos por la Misión, desde los barrios y parajes más lejanos. Las veredas y

---

(1) Se refiere este documento al hambre y la pobreza que padeció Gran Canaria en el año 1847, y cuyas consecuencias se prolongaron durante algún tiempo. El obispo Codina, apenado, pronunció la siguiente frase: «sacrificio de cuatro a cinco mil personas». Y en carta que el prelado dirige al ministro de Gracia y Justicia el 6 de agosto de 1848 —estaba ya en Gáldar el P. Claret,— le recuerda: «La peste en el año pasado y principios del corriente vino a completar la ruina de muchos.»

caminos que conducen a la villa se poblaban de grupos que, entonando himnos religiosos, acudían a escuchar la palabra clara y sencilla del misionero. La gratisima impresión que causaron el carácter y la religiosidad de los hijos de Gáldar en el recuerdo del Apóstol del siglo XIX se refleja en muchos de los documentos que han servido para redactar la crónica de aquella Misión inolvidable (1).

---

(1) V. Obra general y resumen del P. Federico Gutiérrez, C.M.F., sobre la estancia del P. Claret en Gran Canaria.



## 5. EVOLUCION

UNAS casas rojas, en la Vega, señalan el lugar donde estuvo el primitivo convento franciscano de San Antonio, fuerza y motor de la influencia misional, cultural y religiosa. La ciudad adquiere un aire señorial, de antigua corte abandonada y nostálgica. Si visitamos la iglesia vemos que ya están allí las Vírgenes de Luján, con esa expresión marcada por la contracción de las cejas, tan característica del imaginero guiense. Y el Cristo de la columna, del siglo XVI. Y el Nazareno, de Roldán, procedente del viejo convento. Y el San Pedro de Alcántara, de escuela castellana. Y la Virgen del Carmen, obra magnífica de Alonso Ortega. «Esta imagen —observa Claudio de la Torre— fue en tiempos la Virgen de la Candelaria, lo que es fácil de descubrir por la posición de la mano de la Virgen... Pero un obispo carmelita, él sabrá por qué, la transformó en la Virgen del Carmen» (1). También está

---

(1) CLAUDIO DE LA TORRE: Ob. cit. Págs. 193-196.

allí el viejo y aparatoso cuadro pintado por el canónigo Verde de Aguilar, descendiente de don Fernando Guanarteme, donde el autor descubre un punto de su vanidad al incluir su autorretrato en el ángulo inferior izquierda. Puede admirarse «la pila verde» que derramó las aguas del bautismo sobre las cabezas de muchos aborígenes. Pero aún no se expanden por las espaciosas naves del templo las casi cinco mil voces del órgano más completo del archipiélago...

Algunos edificios se resisten a perder la traza arquitectónica que, protagonistas mudos de una época, han conservado. Viejas casas solariegas de ventanales velados por celosías; teas labradas; blasones esculpidos en piedra isleña, sobre los portalones del fresco zaguán; salas y estancias con nobles muebles de estilo. Al fondo, amplios huertos de frutales cercados por el aroma del rosal, el geranio y la azucena.

La umbrosa plaza con su redonda fuente. Rumor de agua en las acequias. El drago secular en la casa del Concejo. El casino, con su jardín interior, donde los patricios ocupan sus horas de ocio en la preparación de mejoras para el futuro de la ciudad. La alegre algarabía de los acróbatas y cómicos trashumantes. Las tertulias en los hogares o bajo la fronda de los laureles de la plaza geométrica. La entrañable estampa de un grupo de mozas con mantillas blancas y rostro alegre. El grave sonido de la campana del reloj...

¿Otras estampas de la ciudad que evoluciona? Los rojos tejados de doble vertiente. Las bergamotas, cuyas grandes flores blancas se derraman sobre las cercas de los huertos. Los telares, donde hábiles manos tejen la estameña. Los cultivos de caña y de cochinilla. En los últimos años del siglo XIX, al iniciarse lo que aún no se de-

nominaba turismo, un hotel inglés se establecía en el mejor edificio de la ciudad.

Tuvo Gáldar personajes pintorescos. Antonio «el bobo» consagró, como ningún otro, el prestigio de su popularidad. No era el tonto vulgar de los pueblos y aldeas castellanos, torturado por legiones de moscas, ni el que observamos con piadosa mirada en los andenes de las estaciones ferroviarias o sentado junto a la puerta de su hogar en algunos caseríos manchegos. No era tampoco el bobo de traza cómica y mirada estúpida que movió en Coria el pincel inquieto de Velázquez. Antonio era un bobo dinámico, curioso: era, sencillamente, «Antonio el Bobo». Pobre de solemnidad, prefería las monedas de cobre a las de otro metal precioso. Arrojava al suelo con indignación el sombrero hongo, símbolo de señorío, cuando algún bromista lo colocaba en su cabeza. Sus más odiados enemigos eran las bizarras mozas que bajaban de medianías y cortijos para vender en Gáldar leche recentina, quesos y mantecas, envueltas éstas en frescas hojas de ñamera, manojos de berros y pequeños ramos de violetas con aroma de tierra mojada. Con ruda zafiedad y pícaras alusiones gastaban estas mujeres a Antonio las más diversas bromas. Las temía, y sólo verlas aparecer le helaba la sangre. Su venganza era inocente, pero rotunda. Se situaba a buen recaudo tras la tapia del huerto que tenían al fondo de su casa los abuelos paternos de quienes esto escriben y, amparado en la distancia, las increpaba con rabia impotente: «¡Indinas, panchonas, más p... que gallinas».

Fue Antonio un original cartero: un cartero analfabeto. Cumplía su cometido colocando las cartas, por un determinado orden, entre los dedos de ambas manos. No había confusión en el reparto. Una sencilla mujer del

pueblo pidió a Antonio le leyese la carta que acababa de entregarle y que, por su aspecto exterior, parecía venir de la Perla de las Antillas. Rasgó aquél el sobre, recorrió con la vista los renglones que su analfabetismo le impedía descifrar y dijo con aplomo: «Murióse, hija, murióse». Imagine el lector la angustiada reacción de la destinataria al recibir, por sorpresa, la noticia de la supuesta muerte de su hijo... que en aquellos momento estaría, sin duda, cortando caña en Camagüey o participando en una fiesta guajira de la provincia de Oriente.

Otros estrafalarios y originales personajes animaban con su absurda conducta el ritmo lento, el monótono latido de la ciudad: Antonio Juliana, sochantre que perdió el juicio cuando interpretaba el mejor canto gregoriano en una celebración religiosa; Miguel Domínguez, cuyas excepcionales dotes de bandurrista acrecían en proporción a la dosis de ron de Cuba que hubiese ingerido; Juan Catalina, solitario, introvertido, mago de la hojalata.

\* \* \*

En el siglo XIX padeció Gáldar períodos de postración y decadencia, como ya los había sufrido en el anterior. Se recobraría, sin embargo, gracias al esfuerzo y el entusiasmo de algunos de sus hijos más notables. Don Francisco Lorenzo Vázquez, de quien ya nos hemos ocupado al resaltar su enérgica e inteligente campaña en favor del restablecimiento del Juzgado de Primera Instancia, consiguió la creación de la Ayudantía militar de Marina, fundó la Sociedad de Instrucción y Recreo, fomentó el comercio y propugnó la conservación de la Cuarta de

Agua, uno de los principales recursos para el desarrollo de la economía local.

Continuó la obra de Lorenzo Vázquez el militar don Francisco Ramos, cuyo comportamiento durante la grave epidemia de cólera que ensombreció la vida insular mereció el agradecimiento y la felicitación de las autoridades de la provincia.

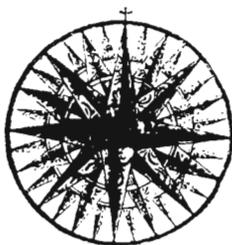
Don Francisco Guillén, caballero de la Real Orden de Isabel la Católica, verdadero propulsor de la instrucción y la cultura en Gáldar y su comarca.

Don Francisco Rodríguez Reyes fue un entusiasta impulsor de las obras del puerto y camino de Sardina, de cuyo Distrito marítimo era Ayudante. Su actividad profesional no estaba reñida con ninguno de los problemas que afectaban a la villa, incluso los de carácter cultural; centró también su iniciativa en la conservación de la Cueva Pintada, uno de los monumentos prehispánicos más importantes de la isla.

Quien visite hoy la ciudad de Gáldar no podrá sustraerse a una inquietante sugestión. Vive allí el pasado como un fermento de su tradición y de su historia. Algunas de sus calles, trazadas sin énfasis urbanístico, llevan rótulos que evocan a sus reyes y caballeros. En el recinto de esta hidalga ciudad es difícil poner pie en parte alguna sin pisar huellas venerables; tiene Gáldar un sello señorial inconfundible. Sus regios despojos se exponen a la contemplación del visitante con orgullo y propia estimación.

Gáldar es una ciudad alegre y luminosa. El verde de su vega antiquísima, las vastas llanuras que se pierden en el mar, la variedad de sus costas, los senderos soleados

entre jugosos manchones vegetales, las casitas que trepan por la falda de la montaña son elementos vivos de un paisaje que no necesita de una descripción amañada y artificiosa para provocar en el ánimo profundas emociones.



## II.—EL MAR



El mar es como un viejo camarada  
de infancia  
a quien estoy unido con un salvaje amor;  
yo respiré, de niño, su salobre fragancia  
y aún llevo en mis oídos su bárbaro fragor.

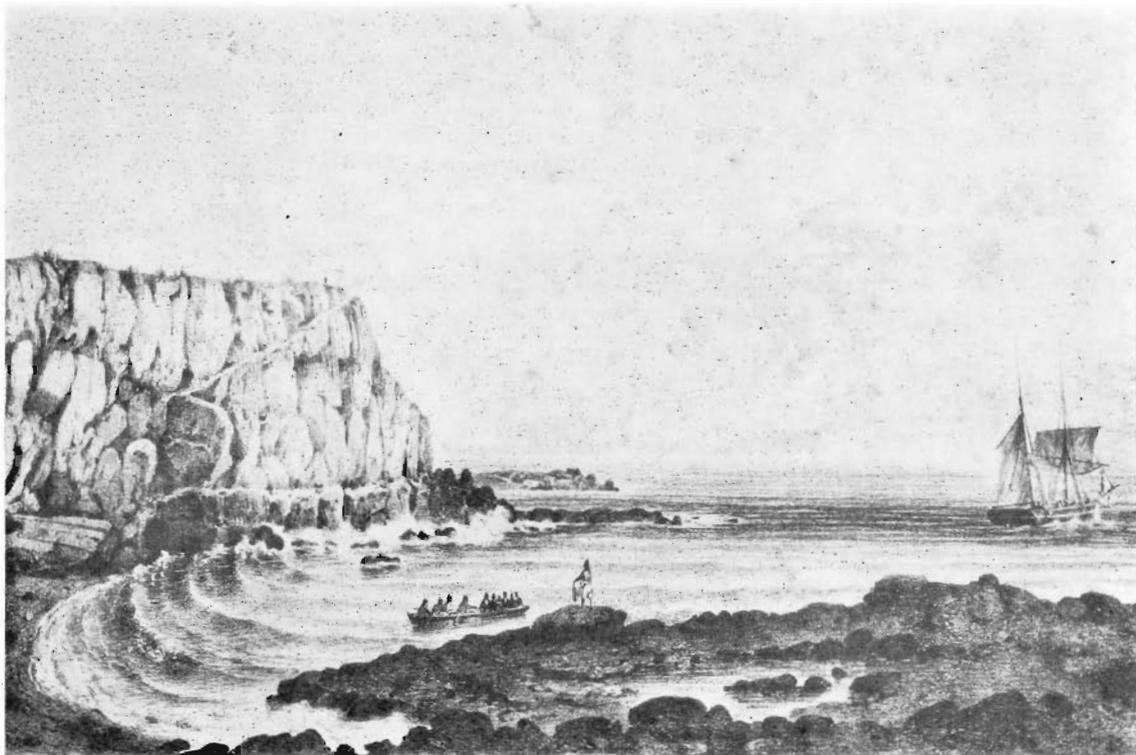
... ..

... ..

¡Hombres de mar, yo os amo! Y con el alma entera,  
del muelle os gritaría al veros embarcar:  
¡Dejadme ir con vosotros de grumete siquiera,  
yo cual vosotros quiero ser un Lobo de Mar!

TOMÁS MORALES





*Antiguo grabado de Sardina del Norte. (J. J. Williams. Lit. Adrien L. Richer.)*



## 6. EL MAR

LA presencia del mar, que nunca es otra que la del Atlántico, está en el aire, en el ambiente, en la propia anatomía de Gáldar. Con el mar surgen algunos de sus hombres, de sus costumbres, de sus aficiones. Nadie que escriba una página sobre Gáldar sería capaz de no mencionar el mar de una manera expresa.

El océano presta a la ciudad norteña una investidura legendaria que incita al viaje; también al regreso. Si se remonta el curso de la historia vemos cómo el pico de la Atalaya es testigo del paso de naves por el Atlántico. Un día rondaron esta ribera naves piratas, pero sus tripulaciones reservaron el «privilegio» de sus visitas y desembarcos para otras costas del archipiélago.

La actividad náutica de los mares de Gáldar debió de ser nula antes de la conquista, si tenemos en cuenta que los aborígenes carecieron en absoluto de conocimientos marineros. En este aspecto, su actividad estaba limi-

tada a la pesca de ribera. «Si mediante los huesos de peces pelágicos, encontrados en las estaciones prehistóricas noruegas, sabemos que los primeros vikingos pescaban ya en mares profundos y lejanos a sus costas —escribe Serra Rafols—, por los no raros hallazgos de vértebras de morenas y otros peces de orilla... sabemos que estos pescadores [los isleños] eran incapaces de embarcarse» (1).

Pero no mucho tiempo después de la conquista el mar asume ya cierto protagonismo en los riesgos y venturas de la ciudad norteña, con la que aquél tiene viejas alianzas, en un abrazo nupcial de fondeaderos, radas y playas. «En la mesa de los canarios —se ha dicho— está siempre el océano». Pero en Gáldar lo está de forma insistente, apremiante; su vinculación es testimonial y apasionada.

La costa de Gáldar comenzó a brindar sombra protectora a los hombres que laboraban en aquellas aguas; Sardina era sólo una pequeña rada que comenzó sirviendo a las necesidades de una economía de subsistencia, en un marco geográfico y demográfico reducido; a una concentración de riqueza modesta como la de ese mismo marco. El momento era de transición, y en tal circunstancia las tentaciones suelen olvidar las realidades. La viva y sensible inquietud de los galdenses tenía puestas sus esperanzas en el mar y a tal efecto facilitaba argumentos. Pero Sardina no era un avispero de naves; era un nido de embarcaciones dispuestas para lo que entraba y salía; un grupo de pescadores recomponiendo redes a la sombra del murallón rocoso.

Justo es consignar, sin embargo, que el deseo de con-

---

(1) ELÍAS SERRA RAFOLS: *La navegación primitiva en el Atlántico africano*. Anuario de Estudios Atlánticos, núm. 17, pág. 392.

vertir Sardina en el puerto comercial más importante de Gran Canaria, después del de La Luz, no fue un capricho de caciques. Ni el afán de acumular valores materiales o de relumbrón. Era el deseo de no renunciar a una vocación de futuro apremiada por nobles ambiciones. ¿Cómo desdeñar la presencia viva y casi inédita de un litoral cargado de promesas y posibilidades? Abundaban los obstáculos, es cierto, pero no faltaban el tesón y la voluntad firme de vencerlos.

Y es interesante observar la relativa urgencia con que los hechos y los acontecimientos fueron atrapando al puerto de Sardina —a la rada de Sardina— hasta enrolarle en diversas empresas e incluirlo en la historia de la ciudad de Gáldar y en la del archipiélago. El siglo XVIII acentuó desde sus inicios el maridaje de la villa de Gáldar y el mar que la limita en uno de sus costados: a Sardina comenzaron a arribar pailebotes de cabotaje y barcos pesqueros; la duración de los viajes y la frecuencia de arribada eran muy variables, puesto que dependían de los muchos imponderables de la navegación a vela. Se cargan naves con caña de azúcar y cochinilla y se descargan telas, objetos y productos de diversas procedencias.

En la primera mitad del siglo XVIII la flota pesquera de todas las islas se componía de unos treinta barcos de los llamados «de ida y vuelta», o sea, preparados para la pesca a distancia. Veinticuatro de estos barcos pertenecían a Gran Canaria, cuatro a Tenerife y dos a La Palma. Esta proporción demuestra un interés por la pesca en nuestra isla del que no podía estar ausente la población marinera del Noroeste. La vida a bordo ya no es una novedad en nuestra costa; se considera como un aprendizaje y sirve de práctica a muchos que después fueron profesionales de la navegación.

La presencia de Sardina, como protagonista real, no puede condensarse en un solo capítulo pues, de ser así, quedaría este libro huérfano del interés que persigue siempre el escritor en la búsqueda y el relato de un acontecimiento. Una de las mayores dificultades con que tropieza el cronista es la de examinar con una lupa que exagere las proporciones el sector confiado a su estudio; debe cotejar sus observaciones con la realidad, desdeñando referencias instintivas y modelos utópicos que, en definitiva, suelen conducir a la fanfarronada y el absurdo. El sentido de la proporción no debe estar ausente en el caso que nos ocupa y a él debemos atenernos. Sardina fue primero una rada; luego un puerto de singular utilidad. Esto es todo.

## 7. DESARROLLO

LA evolución demográfica de Gáldar en los años posteriores a la hispanización se muestra de manera inquieta e irregular, como consecuencia de varios factores, entre ellos el acontecimiento secesionista de que hemos hablado. A los motivos que influyen normalmente en el desarrollo de una población se mezcla aquí ese excepcional elemento de inestabilidad, tanto más importante cuanto incidía en un censo y una unidad geográfica relativamente reducidos.

En el año 1526 tenía Gáldar unos 600 a 700 vecinos. En 1689 esta cifra se eleva a 1.075 habitantes. Al iniciarse el siglo XIX contaba con 1.789. Setenta y cinco años más tarde —según el «Diccionario de Historia y Geografía», de Francisco de Paula y Mellado— la población de la villa sumaba ya 4.052 habitantes. Y si en las primeras décadas del pasado siglo existía en Gáldar una matrícula de 250 marineros, la proporción refleja claramente el movimien-

to y la importancia que tenía en esa época la rada de Sardina. La navegación significaba para muchos una posibilidad de lo que ahora llamamos promoción social. Las personas interesadas ganaban su vida: los unos porque vendían sus propias cosechas, los otros porque traficaban con mercancías, los más pobres en recursos porque ganaban un jornal.

El tráfico comercial de Sardina era inicialmente análogo al del resto de los puertos del archipiélago. Interesaban, sobre todo, los mantenimientos y los productos manufacturados. El comercio conserva durante años una orientación tradicional casi inmutable. Tenerife nos envía vinos y madera; Gran Canaria exporta productos agrícolas: patatas, higos, nueces, gofio, turrones, algún ganado, sombreros bastos. De Lanzarote se importa trigo; la isla de Fuerteventura es proveedora de ganado caprino. Las condiciones prácticas de navegación eran idénticas a la de toda la navegación atlántica. En general, el transporte no era barato. Las mercancías y los productos del suelo no tenían tarifa fija. Una persona pagaba de Sardina a Tenerife, o de Sardina a Las Palmas, trece reales, aproximadamente.

\* \* \*

Esta situación de inicial desarrollo, si bien era halagüeña para la esperanza que habían puesto los galdenses en su rada de Sardina, no tiene parangón con los efectos reales que la economía de la zona proyectó, en épocas inmediatamente posteriores, sobre el futuro de aquel puerto.

Acusaba Sardina todas las vicisitudes de la economía agrícola del Norte y Noroeste de la isla: el ocaso del negocio de caña de azúcar, por causas tan conocidas como

la reexpedición, corregida y aumentada, por algunas de nuestras colonias americanas, de un cultivo con el que Canarias había contribuido al lanzamiento económico de algunas zonas situadas en la otra orilla del Atlántico; el auge de la cochinilla, que venía a llenar providencialmente el vacío originado por el negocio desaparecido; mucho tiempo después, la explotación intensiva del plátano y el tomate.

Desde las primeras décadas del siglo XVI adquiere importancia el cultivo de la caña dulce y la producción de azúcar en la zona Norte de la isla de Gran Canaria. La existencia de ingenios como el de Mateo Cairasco, en Guía, o el del francés Juan de Alemania, en Gáldar, y los de Valerón, Lorenzo de Riverol y Lorenzo Estrella hacían frecuente el embarque de esta mercancía por las Isletas, Melenara, Sardina y Agaete (1).

La cochinilla, originaria de Méjico, fue introducida en Gran Canaria por el farmacéutico Villavicencio, pero su explotación industrial tardó algunos años en consolidarse. El astuto boticario dejó caer clandestinamente el insecto en un campo de tuneras próximo a su propiedad, con la malévola y egoísta intención de experimentar el riesgo en casa del vecino. No imaginaba, ni aun remotamente, que el posible daño iba a trocarse en cierto y pingüe beneficio.

Conocidas las propiedades de la cochinilla, ingleses y franceses se situaron en vanguardia como clientes. Algún tiempo después, «ríos de oro» inundaron los campos y ciudades de Gran Canaria; se exportaban miles de toneladas valoradas en millones de pesetas. Las tierras culti-

---

(1) GUILLERMO CAMACHO Y P. GALDÓS: *El cultivo de la caña de azúcar y la industria azucarera* («Anuario de Estudios Atlánticos», 7, páginas 11-70. Año 1961.

vables se cubrieron de plantas de tuneras, en cuyas pencas el preciado insecto crecía y se multiplicaba como un blanco y apretado sarpullido. Entre escenarios de roca desnuda, verdes laderas y pardos eriales, el tuneral unificaba los disintos elementos en una síntesis de perspectivas. El nombre de las islas iba ya unido al de la cochinilla, como lo había estado antes al del vino y la caña de azúcar.

Por nuestros puertos salían las bolsas de insectos hacia Inglaterra, Francia, Estados Unidos y Marruecos. Pero un excesivo aumento de producción inspirado por la codicia; las adulteraciones fraudulentas y, sobre todo, el descubrimiento de tintes artificiales, terminaron con este Eldorado canario. Lo mismo que la caña de azúcar persistió, aunque limitadamente, pasada su época, como si quisiese ofrecer constancia permanente de su antigua grandeza, también la cochinilla, tres cuartos de siglo después de su era espléndida, siguió cultivándose y exportándose, si bien en condiciones muy precarias. Se arruinaron algunos propietarios y comenzó la emigración rural hacia América, ambientada por el señuelo de jornales más generosos.

Pero la isla de Gran Canaria, como el resto del archipiélago, no estaba destinada a arrastrar definitivamente una insalvable pobreza; no podía concebirse ni admitirse una regresión hacia la nada económica que habían hallado los conquistadores. Era necesario inyectar nueva savia y estimular los ánimos precisos para poder situarse a la altura del momento en que la técnica activaba su pujanza. No se perdió tiempo para la preparación de las condiciones que exigía el cultivo del plátano y, algo más tarde, del tomate. Fueron éstos el cimiento de una riqueza agrícola jamás alcanzada anteriormente. El isleño se en-

tregó con afán a unas explotaciones que relegaban al olvido la operación de infectar unas plantas con exóticos parásitos. Atrás quedaban la «sangre» de drago, la caña dulce y la cochinilla, venerables reliquias de un precedente agrícola que conoció la prosperidad y el ocaso.

\* \* \*

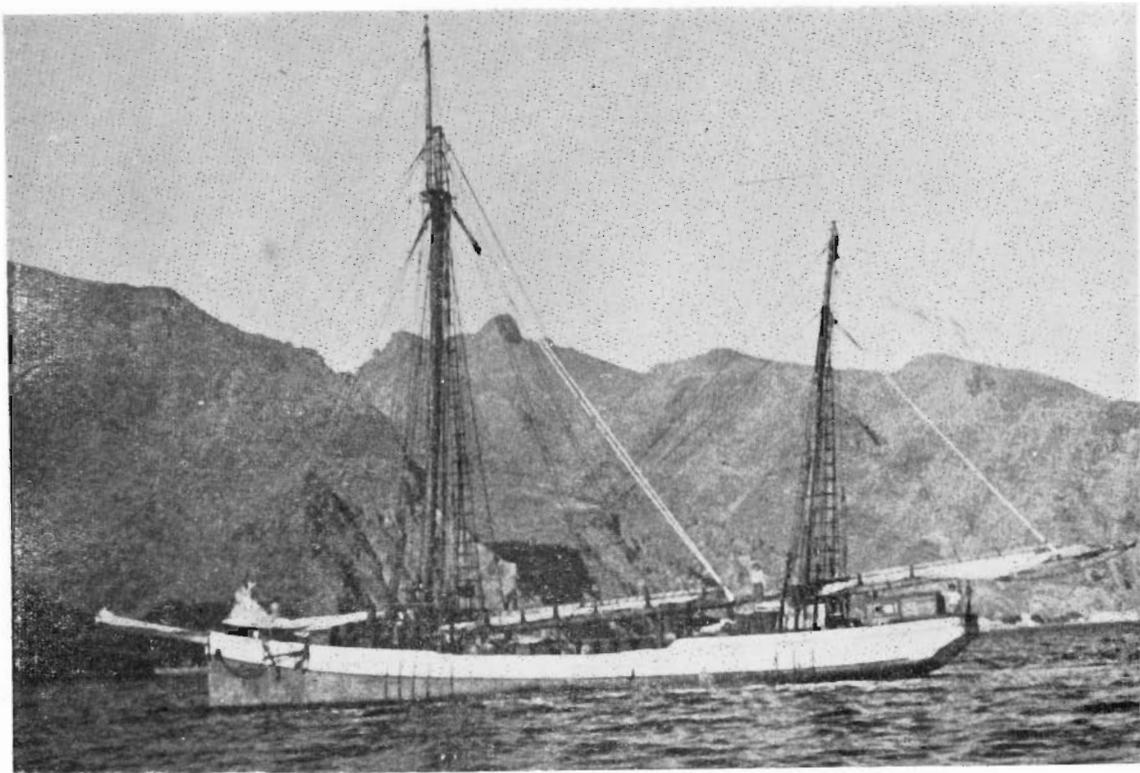
Situada Gáldar en una zona esencialmente agrícola, tenía por fuerza que correr la misma suerte que los demás lugares de la isla cuyas características fuesen análogas a las suyas. Los nuevos cultivos imponían nuevas formas y algunas exigencias: realización de roturaciones y movimiento de tierras; conducciones para el traslado de aguas, generalmente pobres y esquivas; perforación de pozos en duros y difíciles terrenos; construcción de estanques... Era esencial reconocer que los antiguos cultivos cambiaban su faz por la de unos frutos selectos, delicados y de contraestación; reclamaban, en consecuencia, una prioridad en los transportes que asegurase ciertas ventajas de conservación y frente a la competencia exterior. Acudir a unas pésimas comunicaciones interiores para salvar la distancia que separa a Gáldar del puerto de La Luz era, sin duda, un recurso impuesto por las circunstancias, pero de efectos negativos por su incidencia en unas mercancías expuestas a toda clase de deterioros.

Aunque no hubiesen existido otras razones igualmente atendibles, bastaba este despegue definitivo de la economía agrícola de la isla —y singularmente de la zona Norte— para confirmar unas ideas que estaban en la mente de todos y que martilleaban en la de los más inteligentes y conspicuos. Apremiaba la instalación de dispositivos portuarios en la rada de Sardina, capaces no solamente

de facilitar el transporte hacia otras zonas de Gran Canaria sino también con el resto de las islas.

Gáldar fijó con mayor vehemencia su mirada en el próximo litoral. Sardina, a escasos kilómetros de las zonas rurales del Noroeste, podía ser la vía natural de salida de los nuevos productos agrícolas.

Cualquier velero con trapo desvelado hacía pensar a los galdenses en lo que podía ser su puerto; allí estaba el vértice de las rutas de su comercio; el límite de los llanos de Sardina ocultaba el secreto de una posible promoción. Aguardábase la arribada de los barcos. Las gentes se acercaban a la costa, establecían contacto con los hombres de mar; muchos lancheros eran amigos, conocidos, familiares. La aspiración se convirtió en clamor y el clamor en acicate. Imposible conceder tregua a unos proyectos de inaplazable realización.



*«Hervania», propiedad de don Andrés Rodríguez González. Naufragó en aguas del archipiélago canario.*



## 8. LA NAVEGACION

EN el Archivo de Protocolos, de Sevilla, y en el Histórico provincial existen noticias sobre fletamentos por el puerto de Sardina. Ya en el mes de junio de 1496, Juan de Mezquita, vecino de Triana, maestre del navío «Santi Spíritu», surto en el Guadalquivir, fleta dicho barco a Pedro Sánchez y Rodrigo Aljón, también vecinos de la ciudad bética, para transportar mercancías a Lanxarote, Fuerteventura, puerto de las Isletas y la Caleta (junto a Gáldar). En marzo de 1500, Pedro Sánchez, maestre de la nao «San Pablo», surta en el mismo río sevillano, aparece como deudor de Marcos de Castellón por la suma de doce mil quinientos maravedís, que recibiera de éste para financiamiento y despacho del navío con destino a las Isletas y Sardina. En julio de 1505, Pedro González de la Puebla, vecino de Triana, concierta contrato de fletamento con el mercader sevillano Alvaro de Briones, maestre del navío «Santi Spíritu», surto en el Guadalquivir, para el cargamento y transporte de 50 toneladas

de melaza y azúcar desde la isla de Gran Canaria, puertos de las Isletas, Melenara o Sardina, con destino al de Amberes. En este mismo año, González de la Puebla fleta al genovés Silvestre Vento un cargamento de azúcar en las Isletas, Telde y Sardina, con destino a Cádiz. En 1523, Diego González, maestre de la carabela «San Antón», fleta a Jerónimo de Pineda para transportar desde Tenerife a Sardina madera de pino destinada a la construcción del convento de San Antonio. Cuatro años después, en 1527, el maestre de la carabela «San Cristóbal» Andrés Salvado, concierta con el genovés Francisco Salma la carga en Sardina de 120 cajas de azúcar, que había de completarse en las Isletas, con destino a Cádiz. Se alzaba este flete a la suma de seis y medio reales de plata por caja. Diego Díaz, de Ayamonte, maestre de la nao «Santa María de la Misericordia», concertó, en mayo de 1533, con Lorenzo de Riverol y Teodoro Calderín, un cargamento de azúcar en los puertos de las Isletas, Agaete o Sardina, con destino a Amberes (1).

A partir del siglo XVII Gáldar se aplica en recalcar la importancia de la rada de Sardina y en tratar de convertirla en puerto indiscutible del Noroeste de la isla. Esta preocupación es visible y sincera, sobre todo si motivos circunstanciales —disminución de actividad, emigración, etcétera— apoyan ocasionalmente el propósito. No se muestran tímidos los rectores de la vida política y administrativa local cuando conviene dar una imagen optimista de las condiciones del puerto. Además de las ventajas

---

(1) FRANCISCO MORALES PADRÓN: *Canarias en el Archivo de Protocolos de Sevilla*. «Anuario de Estudios Atlánticos», núm. 7. Año 1971.

V. también: Archivo Histórico Provincial.—Protocolo Cristóbal de San Clemente.—Legs. 736-738.

naturales de la rada— informan— existe al alcance de la mano una abundante producción destinada al embarque hacia otros puntos del archipiélago.

Los galdenses propugnaban la prioridad de su puerto frente a las lógicas apetencias de otros lugares de la costa. Por su propia situación, la preponderancia pertenecía a Sardina y no podía serle arrebatada. De todas formas, los argumentos localistas no jugaban un papel decisivo; quienes los estudiaban a distancia y con independencia de juicio tenían la convicción de que los puertos canarios servían todos los mismos intereses. No eran puertos rivales: eran simplemente distintos anclajes; operaciones de compra y venta, donde podían hacerse, con los mismos géneros y productos y a una misma clientela.

La flota de Canarias se formó, en su casi totalidad, con barcos construidos en las islas, cuyas maderas se aprovechaban al máximo. No quiere esto decir que, en más de una ocasión, no se adquiriesen pequeños navíos de construcción peninsular o extranjera. En estos casos las embarcaciones solían ser de «segunda mano» y en desigual estado de conservación. El carpintero de ribera ejercía todas las funciones exigidas para la construcción de buques; multiplicaba su actividad como «ingeniero proyectista», «arquitecto naval» y constructor. Su destreza en el oficio sólo se detenía ante la preparación de piezas metálicas, que encargaba a otros trabajadores del hierro y el acero. Ya en los años posteriores a la conquista hubo en algunas de las islas el denominado, con cierto énfasis, «maestre de facer navíos»: en Tenerife fue muy famoso el llamado Cristóbal Martín; y en Lanzarote, cuando el oficio ya había evolucionado, a principios del siglo XIX, don Faustino de los Santos adquirió fama como «maestro mayor de carpinteros de ribera» y propietario

de algunos de los navíos que hacían el transporte de las islas. Lógicamente se fabricaban más navíos en las zonas de extenso y espeso bosque, sin que esto influyese en la importancia de la correspondiente matrícula, ya que los buques eran objeto de constante venta y traspaso. Hubo un largo período de tiempo en que sólo estaba autorizada la construcción y botadura de barcos que no excediesen de 80 toneladas. Pero esta norma no debió de exigirse con demasiado rigor, puesto que algún navío, como el «Lucía» —también figura con el poético calificativo de «Bella Lucía»—, declaraba en Gáldar oficialmente sus 81 toneladas. Este dato confirma la sospecha de que existiese cierta tolerancia en cuanto al tonelaje de los barcos que navegaban en el archipiélago. Hubo momentos de escasez de madera en las islas de mayor bosque y esta penuria influyó negativamente en la construcción de embarcaciones.

Desde los siglos XVII y XVIII, las características de Sardinia eran análogas a las del resto de los puertos insulares. El tráfico de cabotaje estaba en cabeza, y este factor se dejaba sentir, si cabe, con mayor incidencia en nuestra rada por el primitivismo que caracterizaba a las comunicaciones con el interior. Como nota distintiva deben señalarse tres singularidades: navíos que transportaban los productos de la zona noroeste a Las Palmas y el puerto de La Luz, barcos dedicados a las faenas de pesca y, por último, embarcaciones que navegaban entre islas. A veces, los primeros y las últimas simultaneaban los viajes insulares y los interinsulares. No sería posible, ni siquiera aproximadamente, intentar un esquema homogéneo del problema de fletes desde Gáldar a los puertos del archipiélago. Dependían los precios de factores muy variables como la distancia, clase y valor de la mercancía,

tonelaje de los navíos y contrato de transporte, según fuese total o parcial.

Hay que lamentar la falta de estadísticas amplias y significativas sobre la navegación desde y hasta Sardina, durante muchos años. Sin embargo, no dejan de arrojar alguna luz ciertas cifras aisladas. Como ejemplo debemos consignar que el puerto de Santa Cruz de Tenerife registró, en el año 1778, cuatrocientas entradas de barcos de cabotaje, de las siguientes procedencias:

---

De Garachico ... ..	9
De San Marcos de Icod ... ..	1
De Puerto de la Cruz ... ..	79
De Fuerteventura ... ..	74
De GALDAR ... ..	76
De Las Palmas ... ..	65
De Agaete y Juncal ... ..	51
De Lanzarote ... ..	28
De La Palma ... ..	11
De Hierro ... ..	5
De La Gomera ... ..	1

---

Como puede observarse, los barcos que partieron de Gáldar para Santa Cruz en el año 1778 ocupan el segundo lugar de los que entraron en el puerto tinerfeño. Este tráfico es considerable si se tiene en cuenta que en las cifras citadas no figuran los barcos dedicados a la pesca.

Informa Alvarez Rixo que la flota de las islas quedó muy mermada tras la guerra contra los ingleses. En la primera década del siglo XIX fueron construidos o reconstruidos en Gran Canaria unos catorce barcos, de los cuales dos o tres pertenecían a la matrícula de Gáldar. Es

curiosa la observación del propio Rixo sobre la imperfección de estos barcos, pese a la pericia y maestría de sus constructores, traídos expresamente de la isla de La Palma: el timón colgaba por fuera del codaste, el alcázar formaba rampa y el aparejo era sencillo y desaliñado.

Ciertos datos aislados, correspondientes a la primera mitad del siglo XIX, tienen el mero valor y la importancia de una noticia informativa y orientadora. El «Minerva» es un barco construido en Lanzarote en 1835 y vendido por su propietario don José Antonio Reyes a don Bartolomé Guerra, de Gáldar, en 600 pesos corrientes. En el periódico «El Omnibus», de 1855, se citan los bergantines «Carmen», patronado por don Salvador Amancio; «Teide», cuyo patrón era Cristóbal Caballero y «Jesús y María», mandado por Bartolomé Alemán, de Gáldar. El «Esperanza» y «La Venganza» hacían habitualmente sus operaciones por el puerto de Sardina, o pertenecían a su matrícula; estaban patronados, respectivamente, por Luis González y Juan Hernández. En estas mismas fechas, Vicente Ruiz Acosta era propietario de los barquitos «La Carlota» y «El Vicente», de matrícula galdense.

En esta inconexa e inconcreta nómina de barcos que entraban y salían frecuentemente por la rada de Sardina figuran también «El Rosalía», patronado por Cristóbal Delgado hacia el año 1885; el «Mariposa», mandado por Eusebio Bolaños; el «Guanche» y el «Tacoronte», ambos de Juan Castillo; el «Taoro», patronado por Manuel Ríos y, posteriormente, por Roque Corral. Mandaba el «Colón» un tripulante muy conocido entre las gentes de mar por el nombre de Angelito.

En fechas ya posteriores frecuentó el puerto galdense el navío «Arico», patronado por su propietario Martín Padrón. Este barco naufragó en las bajas de Sardina. El

sinistro se produjo en circunstancias que quedaron grabadas en el recuerdo de los vecinos de Gáldar: venía a bordo la familia del patrón, en viaje desde Tenerife motivado por la celebración de las fiestas de Santiago. El infortunio parecía perseguir a este marino: un nuevo barco de su propiedad, «El Aguila de Oro», adquirido a la casa exportadora inglesa Fyffes, naufragó también en aguas de las islas occidentales, a mediados ya del presente siglo. Análogo final tuvo el «Hervania», de dos palos, perteneciente a don Andrés Rodríguez González. En épocas relativamente recientes se hablaba en Gáldar de estos lances marítimos como de algo entrañablemente engarzado a la vida de la ciudad y su puerto. Esto no es de extrañar si se tiene en cuenta que en la primera mitad del presente siglo barcos como el «Pepito» y el «Guanchinerfe», de las familias Delgado y Ruiz, respectivamente, mojaban aún sus quillas en aguas galdenses.

\* \* \*

En el mes de diciembre de 1860, el Interventor Principal de la Oficina de Registros del Puerto Franco, don Santiago Avarizat, con sede en Santa Cruz de Tenerife, dirige una extensa comunicación, muy circunstanciada y detallada, al Alcalde de Gáldar, por la que se le encomiendan, a partir de enero siguiente, los trabajos de estadística comercial, entendida para cuantos efectos se embarquen y desembarquen por el puerto de Sardina y respecto a «los buques que entren y salgan en él». Las autoridades de Aduanas conceden una gran importancia a esta estadística, y para lograr su exactitud facilitan al municipio una colección de modelos a cuya fórmula había de adaptarse. Se registrarían el «número de bultos, su peso,

clase, pormenores, unidad, valor y destino», distinguiendo entre «mercancías extranjeras, coloniales y del Reino, con la debida separación». La unidad de medida sería el quintal, se tratase de géneros de hilo, algodón, lanas, maíz, losetas de piedra y frutas verdes o secas. Efectos estancados en la península y de circulación en las islas eran el tabaco, la sal y la pólvora. En cuanto a la entrada y salida de buques, cargados o en lastre, se debería poner especial cuidado al informar sobre el número de toneladas y tripulación.

La Alcaldía de la villa quiso renunciar a las obligaciones y compromisos que esta orden le exigía pero no logró su propósito. Las normas fueron acatadas puntualmente y, gracias a ello, podemos disponer hoy de un cierto rastro documental, orientador sobre el movimiento marítimo del puerto de Sardina en un determinado período de tiempo. No es poco poder conocer, aunque con ciertas estrechuras informativas, el nombre de algunos barcos, de sus patrones y representantes, procedencia, destino, carga y tripulación. De las listas oficiales formadas como consecuencia de las declaraciones exigidas, puede deducirse que en el mes de enero de 1868 arribaron a Sardina los navíos que figuran en el cuadro n.º 1 (pág. 81).

Estos registros obligatorios permiten obtener otras conclusiones respecto a los cambios y variaciones que sufrió el tráfico portuario de Sardina en el período de referencia. En primer lugar, se observa una total renovación, en muy pocos años, en la nómina de patrones, y casi total en la de barcos; invariabilidad de rutas o destinos, excepto algún viaje a la isla de Cuba; ciertos cambios en los productos de expedición. En otro aspecto se advierte un importante movimiento de viajeros entre los puertos de las islas. Raro es el barco que no transpor-

## CUADRO N.º 1

## MOVIMIENTO DE BARCOS EN SARDINA, EN ENERO DE 1868

BUQUE	TM.	Tr.	PATRON	PROCEDE	CARGA	DESTINO	CARGA
Pailebot ADAN	62	11	Ant.º de la Nuez	Las Palmas	Guano 20.700 kilogramos	Tenerife	Sal
Pailebot PRIM	42	14	Martín Saavedra	Agaete	127 quintales de maíz	Abona	Lastre
Pailebot BEATRIZ	46	13	Cristóbal Delgado	Las Palmas	Guano, pinsap.	Las Palmas	Lastre
Pailebot ROSALIA	53	7	Matías Aguiar	Tenerife	Azúcar, guano	Las Palmas	Lastre
Pailebot ESPERANZA	28	7	Antonio Sosa	Las Palmas	Guano	Las Palmas	Guano
Pailebot BERNARDINA	42	11	Gristóbal Glez.	Las Palmas	Millo, higos pasos, jabón, suela	Las Palmas	Guano
Pailebot TELEGRAFO	39	14	Juan González	Las Palmas	Guano	Agaete	Lastre
Pailebot SILBADOR	63	7	Isidro Medina	Sta. Cruz	Lastre	Tenerife	Lastre
Pailebot SANTIAGO	45	10	Federico de la N.	Las Palmas	Guano	Las Palmas	Lastre
Pailebot LA ESTRELLA	40	12	José Vega	Tenerife	Guano, azúcar, ginebra	Las Palmas	Azúcar Ginebra
Pailebot DOLORITAS	38	11	Santiago Suárez	Tenerife	Aceite, riga, patatas	Las Palmas	Aceite Riga
Pailebot S. ANTONIO o LA ROSA	40	12	José González	Las Palmas	Guano	Agaete	Lastre

CUADRO N.º 2

SINTESIS DEL MOVIMIENTO MARITIMO DE SARDINA EN MARZO DE 1886

BUQUE	TM.	Tr.	DESTINO	CAPITAN	CARGA
Pailebot ESTRELLA	57	7	Las Palmas	Agustín Alamo	Frutos del país
Pailebot J. FELIX	15	4	Sta. Cruz	Juan Nova	Lastre
Pailebot SILBADOR	41	7	Las Palmas	Juan Suárez	Lastre
Pailebot J. LUISA	38	5	Sta. Cruz	Angel Medina	Lastre
Pailebot GASPAS	50	7	Las Palmas	Francisco Ramos	Lastre
Pailebot CELIA	40	8	Abona	José Pérez	Sal
Pailebot PINO	35	7	Las Palmas	Francisco Rodríguez	Lastre
Pailebot LUCIA	81	7	Las Palmas	Vicente Ruiz Acosta	Lastre
Pailebot AGUILA	44	6	Sta. Cruz	Antonio Medina	Piedra de cal
Pailebot LA ROSA	29	6	Agacte	Juan María Ramos	Lastre
Pailebot J. MARTIN	33	9	Sta. Cruz	Pedro Alamo	Trapiche y enseres

ta de dos a siete, cifra que, en algún caso, se eleva a veinticinco.

El cuadro n.º 2 es una síntesis del movimiento marítimo del puerto de Sardina en el mes de marzo de 1886. Obsérvense los cambios que hemos indicado, respecto al tráfico existente en 1868.

No es necesario aclarar que los viajes de estos barcos entre puertos insulares se repetían dos y tres veces en un mismo mes. En consecuencia, ha de tenerse presente que los datos sobre recaladas y salidas que figuran en los anteriores cuadros son indicativos.

Hacia finales del siglo XIX y primeras décadas del actual, la importancia del puerto de Sardina sigue la pauta que le marca el desarrollo económico de la zona en que está situado y otros factores decisivos para una profunda transformación. Sardina conoce épocas de desarrollo, apogeo y ocaso. De todas ellas tendrá conocimiento el lector.



## 9. DESTINO HISTORICO

EL destino histórico de Sardina es una consecuencia de su propia situación en la geografía marítima de la isla de Gran Canaria, tan heterogénea y variada en su casi ortodoxa redondez. Su papel de agente de distribución sólo sería rentable, práctico y evolutivo si se le dotaba de los elementos necesarios para llevar los productos de las zonas limítrofes a sus lugares de destino, con la deseada rapidez, y recibir en análogas condiciones las mercancías del exterior. Con este cometido había nacido, en cierto modo, a la vida náutica y comercial desde la conquista, ya que su primera misión fue la que corresponde a una pequeña base de penetración hacia el interior de la isla y de salida al mar, si bien en forma secundaria y subordinada a la que por derecho, elección y situación correspondía, como después se ha visto, al puerto de La Luz.

Las formas precarias, elementales que se prolongaban desesperadamente en la rada de Sardina no fueron un

obstáculo para que algunos episodios discretamente memorables quedasen inscritos en la breve crónica de sus aconteceres. El propio nombre Sardina parece tener su origen —según afirman algunos cronistas— en el hecho de haber adoptado el patronímico de un almirante portugués —Sardinha—, que llegó a estas aguas y desembarcó en la rada galdense en la época en que los españoles ponían su empeño en terminar la conquista y sofocar los últimos rescoldos de rebeldía.

La necesidad, unas veces, y otras la costumbre habían impuesto la salida por esta rada de quienes tenían su residencia, propiedades y negocios en la zona o se encontraban de paso en la vieja capital norteña. En 1756 —según Viera y Clavijo— embarcaba por esta playa hacia Santa Cruz de Tenerife el prelado Fray Valentín Morán, tras su visita a las villas de Guía y Gáldar (1).

Treinta años más tarde, en una fragata palmera cuyo capitán se apellidaba Lemus, embarcó también por Sardina, en viaje a Santa Cruz, después de revistar las guarniciones de Gran Canaria, el comandante general Miguel de la Grúa y Branciforte, marqués de Branciforte. Casado con una hermana de Manuel Godoy, el empelucado y arrogante aristócrata arrastraba una sarta sonora de apellidos y títulos de señorío para cuyo sostenimiento se explica necesitase participar en tanto negocio ajeno a sus funciones políticas y castrenses. Tras cinco años en el cargo de comandante general de Canarias alcanzó, en 1890, el nombramiento de virrey de Méjico. Branciforte pasó por las villas de Guía y Gáldar deslumbrando a las gentes sencillas con su peinado impecable; su porte y su

---

(1) J. DE VIERA Y CLAVIJO: *Noticias...* Tomo II, pág. 596. Ediciones Goya.

grandeza; su corte reverenciosa que soportaba resignada una autoridad despótica y absorbente.

Otros cronistas recogen como evidente la salida por Sardina del gran imaginero guineño José de Luján Pérez en los dos únicos viajes que, al parecer, realizó durante su vida: «Se trata del primer viaje de Luján a la ciudad del Aguere (Laguna) —escribe Santiago Tejera y Quesada— en los días que su maestro, el señor Eduardo, ve acercarse los últimos de su vida». «... Recoge el agradecido Luján, en la mañana 30 de enero de 1798, el postrer aliento de su valedor y maestro» (1).

En una «Memoria» leída en el Gabinete Literario de Las Palmas, el 16 de marzo de 1850, don Bartolomé Martínez de Escobar, biógrafo e hijo político del escultor, reseña otro viaje de Luján a la isla de Tenerife. Una versión no confirmada, y cuya validez pone en tela de juicio Tejera Quesada, comenta un supuesto viaje del escultor a la isla de Cuba. «Personas avanzadas en edad —advierte Tejera— oyeron de otras que hubo de arrepentirse de tal aventura no pasando del puerto de Orotava, y así lo creemos nosotros».

Según Alvarez Rixo, de Gáldar era el barquito que en 1808 condujo a Tenerife, «después de eludir un tiroteo de 21 cañonazos que le dispararon los barcos ingleses bloqueadores de nuestras aguas», al ayudante del batallón de Las Palmas don José Rusell, portador de un pliego llegado de Bayona con la recomendación de que se reconociese a José Bonaparte como Rey de España. Con el máximo respeto a la autoridad y el rigor histórico de Rixo, nos resistimos a aceptar la hiperbólica versión de los veintiún

---

(1) SANTIAGO TEJERA QUESADA: *Los grandes escultores. Luján Pérez*. Prólogo de don Elías Tormo Monzó. Imprenta Hispano-alemana. Madrid, 1914.

cañonazos de la Escuadra británica al «barquito de Gáldar». El lance nos hace pensar, más bien, en unas salvas guasonas destinadas por el Almirantazgo a probar el temple y la flema de la tripulación galdense. O el barco era tan minúsculo que escapaba a los instrumentos ópticos de los marinos ingleses o Inglaterra estaba interesada en reconocer como Rey de España al hermano de Napoleón.

Se declara el cólera en Madrid y ocurren las matanzas de religiosos al grito de *¡Mueran los frailes!*, a quienes el pueblo, soliviantado por los líderes políticos, acusaba de haber envenenado las aguas. Se extendió la terrible enfermedad y, como era de esperar, llegó a las islas Canarias. En Gáldar, como en otros pueblos del interior, cundió el pánico. Sardina, lugar de desembarco de algunas familias que abandonaban Las Palmas huyendo del terror de la epidemia, terminó cerrándose al tráfico marítimo, como prudente y oportuna medida de precaución. Las gentes viajaban con sus cofres y al llegar a los puntos de destino se afanaban por combatir el mal que les amenazaba, quemando azufre y rociando de alcohol unas prendas que quizá ocultaban en sus pliegues el fantasma de la muerte.

No fue ajena la rada de Gáldar, en cierto modo, a los acontecimientos relacionados con la revolución de 1868, que arrojó del trono a la Reina Castiza. Muerto O'Donnell, la jefatura de los unionistas fue asumida por el general Serrano, que no tardó en sumarse a la conspiración de progresistas y radicales. González Brabo, presidente del Gobierno, creyó acabar con el movimiento revolucionario brindando un ascenso a don Manuel Pavía, marqués de Novaliches, y desterrando a los generales Zabala, Dulce, Córdoba, Caballero de Rodas y Serrano, a quienes acompañó en el infortunio político el duque de Montpen-

sier. Se sublevó la escuadra en Cádiz al grito de *¡Abajo los Borbones!* Reconoció Prim la jefatura de don Francisco Serrano, duque de la Torre. Se encontraba este general desterrado en Canarias y eligió precisamente la costa de Sardina para embarcar hacia Cádiz y ponerse al frente de las tropas que derrotaron a las isabelinas en el puente de Alcolea. No debió de ser casualidad la elección de esta rada por el general insurgente, sino el resultado de un plan previamente meditado. Sardina facilitaba una mayor clandestinidad para abandonar la isla sin que pudieran advertirlo y evitarlo quienes, en Las Palmas, espiaban y vigilaban los movimientos de los desterrados.

Y si elegimos la senda amable de la anécdota verídica, no debe pasar inadvertido el hecho de que por Sardina llegaron a su destino, a bordo del «Estrella Nueva» las tres campanas que los vecinos de Gáldar habían encargado en Inglaterra para su instalación en la torre Sur de la iglesia parroquial de Santiago. Ocurría esto en el mes de septiembre de 1863. Quien sabe si el tañido distante de estas campanas llevó al ánimo del duque de la Torre un optimista presentimiento de victoria.

\* \* \*

Pequeña historia; intrascendente si se quiere, pero curiosa y digna de ser anotada en el memorial de un puerto con el que había que contar y del que difícilmente se podía prescindir. Sardina debía ser algo más que un caladero; acusaba su presencia y exigía se le prestase atención.

Sin embargo, en el proceso que preside el desarrollo de este puerto, no faltará la rémora ni escasearán los obstáculos: dificultades burocráticas para la fábrica de instalaciones, lentitud desesperanzadora en la tramita-

ción de proyectos, pobreza del lugar de emplazamiento, argucias y maniobras, quizá, de la pequeña política... Tantas barreras son suficientes para explicar la lentitud del proceso e incluso para causar extrañeza al comprobar que, a pesar de todo, las rémoras fueron salvadas y los obstáculos suprimidos.

La rada era obra de la naturaleza, pero ésta tenía que encontrar un aliado convencido de la realidad del problema y de la necesidad de resolverlo. Y halló al hombre, a la persona. La obra del puerto de Sardina fue obra política; de lucha y decisión personales, como podrá observarse al volver sobre esta cuestión.



### **III.—INSTITUCIONES PORTUARIAS**



## 10. ALCALDIAS DE MAR Y CAPITANIAS DE PUERTO

PARA la posible aclaración, en lenguaje actual, de lo que significaban estas instituciones portuarias, parece conveniente consignar las noticias que hemos podido recoger sobre sus funciones originarias. De esta forma se pretende evitar la desorientación que puedan suscitar otros cometidos marítimos similares o paralelos.

El Privilegio a Sevilla, de 1250, concede a «los de la mar» tener Alcalde propio «para las cosas de ellos, aunque siguen sujetos a los ordinarios para cosas de tierra». Las funciones del Alcalde de mar eran las de «un Juez de Paz en materias específicas». Su gestión «de gobierno» es paulatinamente absorbida por el Capitán de puerto, es decir, por la jurisdicción de Marina. Se distinguen el Alcalde de mar y el Capitán de puerto en que, si bien tienen algunas funciones comunes, el segundo manda grupo armado. Ambos podían ser elegidos por la gente de mar, pero el nombramiento de Capitán solía consoli-

darse por el Rey. Los barcos llevaban Maestres y Pilotos. La figura del Capitán aparecía cuando la nave iba en acción con gente armada.

Una Real Cédula de Carlos I, expedida en Granada, autorizó a los naturales de las islas Canarias para armarse en corso «contra todos los enemigos de la Corona». Posteriormente el mismo monarca concede, a petición del licenciado Cristóbal de Valcárcel, de Tenerife, permiso y facultad para poder armar libremente «contra moros y franceses», «sin que ningún justicia ni persona se lo pueda impedir». Es verosímil que exista cierta relación de causa a efecto entre la preocupación de seguridad expresada por la Corona y los cinco navíos armados en 1522 por el gobernador don Pedro Suárez de Castilla al ser atacada la isla de Gran Canaria por el pirata Jean Fleury. De esta flotilla formaban parte, como capitanes de las gentes de Gáldar, Guía y Agaete y de dos de los navíos armados, los hermanos Arriete de Bethencourt y Juan Perdomo de Bethencourt (1).

A principios del siglo XVIII el Alcalde de Mar no aparece como un órgano de policía; perteneció más bien a lo que hoy llamaríamos «cuerpo técnico». Su función era en

---

(1) ANTONIO RUMEU DE ARMAS: *Piraterías y ataques navales...*, págs. 75 y sig. «Era entonces gobernador y justicia mayor de Gran Canaria don Pedro Suárez de Castilla, quien después de gobernar la isla un bienio en paz (1517-1519) veía ahora, al comienzo de su segundo mandato, perturbada ésta por la audacia de la piratería francesa, Pero siendo hombre de valor y de decisiones enérgicas, aunque arriesgadas, dispuso que se organizase inmediatamente una flota de guerra con los cinco navíos surtos en el puerto al amparo de la fortaleza. Nombrados capitanes de ella los hermanos Arriete de Bethencourt y Juan Perdomo de Bethencourt, se hicieron a la mar (resueltos a disputar la presa al enemigo), hasta alcanzarlo en las cercanías de Gando...»

esta fecha equivalente a la del Práctico actual. En ocasiones servía de intérprete, «por ser el primer oficial del puerto» que tenía contacto verbal con la tripulación de los navíos extranjeros. A partir de 1794 se le relevó de esta función secundaria, pues existía ya «un empleado» para la realización de este cometido (1). La Alcaldía de Mar estaría desempeñada por persona inscrita en matrícula y que observase buena conducta. Tenía asignado un salario de dos ducados por cada barco que entraba en el puerto y de cuatro si procedía de las Indias. En los últimos tiempos el nombramiento era otorgado por el jefe de la provincia marítima.

En la «Enciclopedia General del Mar» puede leerse que en aquellos lugares en que no existía Capitán de Puerto, por no reunir las condiciones necesarias, el Alcalde de Mar «hacía las veces» de aquél en la población de su residencia y «estaba subordinado» al Capitán de Puerto más cercano que lo fuese efectivo. En el Tratado 5.º de las Ordenanzas de la Armada de 1793, sobre «Policía General de Puertos y otros cualesquier fondeaderos a cargo de los capitanes de ellos», aparece reconocida en Cuerpo legal la figura del Alcalde de Mar: «Desde lo más interior del puerto de su destino hasta las puntas salientes a la mar, con todas sus calas, conchas y ensenadas intermedias los Alcaldes de Mar o Directores del Gremio nombrados para regentar en materia de fondeadero, lo han

---

(1) Prácticos: «Los de Nombramiento tendrán obligación de meter y sacar los baxeles del Rei, baxo la gratificación de arancel si no gozan de sueldo. Ha de estar concordado con el Director del Gremio que no les falte barco o barquillo a toda hora para ir y volver. La Real Hacienda ha de pagar éste flete según esté arreglado. Los prácticos tendrán ración a bordo cuando no pueden restituirse a tierra...». (Extracto de la Ordenanza de la Policía general de los puertos).

de ser por el Capitán de Puerto, a quien han de estar subordinados». Véase, pues, cómo paulatinamente se consolida la dependencia jerárquica entre Alcalde de Mar y Capitán de Puerto, sin duda por la condición paracastrense del segundo.

El arraigo de las Alcaldías de Mar fue profundo y duradero en todo el litoral español. Se suprimieron en el mes de febrero de 1876, excepto en Canarias y Filipinas, cuya continuidad se consideró necesaria, tal vez por la situación geográfica y la condición insular dispersa de estos territorios.

Abierto queda un más profundo análisis del cometido específico de las Alcaldías de Mar y las Capitanías de Puerto a través de los años. Ni los textos consultados ni los profesionales de la Armada con quienes hemos dialogado sobre este apasionante problema han podido acrecer con datos más precisos la información expuesta.

\* \* \*

No se conoce con exactitud la fecha de creación de la primera Alcaldía de Mar adscrita al litoral de Gáldar. En la información testifical que se conserva en el Ayuntamiento (1), aportada al contencioso «Caleta de Soria o de Arriba» seguido por las villas de Gáldar y Guía —interesante pleito del que nos ocupamos en otro lugar—, el patrón y cabo 2.º de mar don Valentín Ojeda y los patrones don José Suárez Alemán y don Cristóbal Rodríguez, coinciden en la afirmación de haber conocido la existencia de dos Capitanías de Puerto, una en Las Palmas y otra en Gáldar, extendiéndose la jurisdicción de esta última a toda la costa Norte de Gran Canaria, hasta las proximi-

---

(1) Documentos antiguos. Carpeta 77. Año 1838.

dades del Puerto de La Luz. Los testigos recuerdan la presencia en este cargo a don Diego Martín Ríos, don Juan Rodríguez Gutiérrez y don Miguel Ruiz y Herrera. Si bien el orden de la cita no prejuzga una exacta sucesión cronológica, sí puede afirmarse que don Juan Rodríguez Gutiérrez ostentaba el cargo de Capitán de Mar en el año 1779, pues así se deduce del Acta redactada con motivo del espontáneo compromiso contraído por varios vecinos de Gáldar, donde se obligaban a contribuir con el importe de sus heredades y bienes a la construcción y terminación del templo parroquial de Santiago. Si prescindimos de toda dilucidación cronológica, impedida por la acción difuminadora del tiempo, no puede negarse congruencia a la declaración de aquellos testigos.

Tras una laguna de 39 años se hace más franqueable el camino de las identificaciones. En el contencioso que se cita, sobre el problema de demarcación territorial de la zona de Caleta, figura un escrito del Ayuntamiento de Gáldar, de 8 de abril de 1839, por el que se sabe que, en 11 de noviembre de 1818, se había expedido título de Alcalde de Mar para aquella jurisdicción a don Francisco María Sánchez.

Sucesores de aquél lo fueron don José Antonio del Espíritu Santo Bethencourt Hernández Pinto y don Francisco Lorenzo y Vázquez de Figueroa. Es posible que el mandato de ambos fuese simultáneo, toda vez que las fechas de nombramiento y permanencia en sus cargos se yuxtaponen, como si una nueva sombra se sumase al confusiónismo que impera en todo este problema. Sin embargo, sabemos que Hernández Pinto figura como «primer Comandante de Marina» (1) y Lorenzo Vázquez como

---

(1) JOSÉ MARÍA PINTO DE LA ROSA: *Datos para la Historia de la Casa de Entenza en Canarias*. Las Palmas, 1948. Tip. Reg. Inf.

«2.º Alcalde de Mar», con nombramiento expedido en 9 de enero de 1830 (1). No caben lucubraciones. ¿Fue Hernández Pinto, Capitán de Mar y Lorenzo Vázquez, Alcalde de Mar? ¿Fueron ambos Alcaldes de Mar en una mínima matización de grado o jerarquía? Dos hipótesis aceptables ante la incógnita de esa titulación de Comandante de Marina que se atribuye al primero de los citados.

En 1839 aparece como Alcalde de Mar de Gáldar don Bartolomé Rodríguez. Su mandato se vio alterado por los acontecimientos suscitados por el pleito Gáldar-Guía. En esta misma época desempeñaba la Alcaldía de Mar de la villa vecina don Francisco Gordillo, cuyo nombramiento fue expedido en 18 de enero de 1838.

Pasan veintiseis años. Hasta el 6 de junio de 1865 en que es nombrado Alcalde de Mar de Gáldar nuestro bisabuelo paterno don Francisco Rodríguez Reyes no se conoce la identidad de quienes, posiblemente, le precedieron en el cargo, desde el cese de don Bartolomé Rodríguez. El 23 de junio de 1874 Rodríguez Reyes pasó a desempeñar la Ayudantía de Marina del Distrito. Le substituyó en la Alcaldía de Mar (15 de noviembre del mismo año) su hijo don Luis Rodríguez Bethencourt, impulsor de importantes empresas públicas relacionadas con el progreso y el bienestar de la ciudad.

---

(1) Lorenzo Vázquez, cuya actividad en favor de los intereses de Gáldar aparece reseñada en varios lugares de este trabajo, fue también secretario del Ayuntamiento de Gáldar y escribano público. Casó con una hija de Bethencourt Hernández Pinto. Este matrimonio fue apadrinado por el gobernador del Castillo de San Francisco, capitán don Francisco Xavier de Aguilar. Firma como testigo el teniente de fragata don Salvador Clavijo, subdelegado de Policía de Gran Canaria.



*Don Francisco Lorenzo Vázquez de Figueroa, inspirador y propulsor de la evolución y progreso de la villa de Gáldar.*



## 11. UN LARGO PLEITO

C IERTO día se filtró, casi clandestinamente, en las dos villas hermanas del Norte de Gran Canaria el fantasma del burocratismo; era inevitable. El burocratismo es un nefasto sensibilizador de ambiciones localistas y discordias de vecindad. Al segregarse de Gáldar el que fue su importante barrio o distrito de Santa María de Guía no hubo, al parecer, una concreta y delimitada asignación de territorio al nuevo municipio. Este tipo de omisiones ha constituido siempre un gran inconveniente al tratar de deslindar una determinada zona jurisdiccional. El más antiguo antecedente de este problema, que terminó en confusión, está representado por un Acta del Corregidor de la isla, de 7 de mayo de 1803, donde se omite toda referencia a una zona de singular importancia, por su condición marítima, como es el litoral de Caleta y sus aledaños.

La villa de Guía, en un momento determinado, se atri-

buyó soberanía municipal sobre Caleta de Arriba, con motivo del ejercicio de funciones propias de las Alcaldías de Mar. Esta medida originó, ya en su día, un recurso por parte del Ayuntamiento de Gáldar, fundamentado en los siguientes razonamientos: «la resolución de la Diputación provincial de Tenerife —en que apoya su pretensión el municipio vecino— no tenía carácter de deslinde municipal, sino de «jurisdicción marítima»; y ésta, en todo caso, se venía ejerciendo por la de Gáldar, hasta la llamada Punta de Guanarteme, al Naciente de Caleta», según se deduce de los datos que conserva el archivo municipal, ratificados posteriormente, en forma gráfica, por un grabado del litoral que realizó el escritor y cronista José Batllori y Lorenzo y se inserta en el número del periódico «España», dedicado a Gáldar, de 7 de diciembre de 1898.

La creación en Guía de una Alcaldía de Mar independiente de la de Gáldar fue el origen de los conflictos que han tenido por escenario esta zona costera y cuyos rescaldos se avivaron recientemente. En cierto modo, los términos en que se expresaban la Diputación provincial y las autoridades superiores de Marina, al habilitar para el comercio de cabotaje todas las calas, radas y surgideros del archipiélago, sirvieron de acicate al interés del municipio de Guía que, desde aquel momento, defendió con entusiasmo lo que, sinceramente, consideraba sus derechos.

Encendió la llama, por así decirlo, la expedición por la Alcaldía de Mar de Gáldar de unas cartas de salud y despacho de buques que tenían salida por el sector de la costa que Guía consideraba incluido en territorio jurisdiccional propio. Las autoridades de aquella villa elevaron su protesta, y la contestación no se hizo esperar, en

forma de severo rapapolvo contra los galdenses. Se llamó a capítulo a las autoridades y se condenó con energía el «exceso» en que había incurrido su Alcalde de Mar, quien no solamente entorpeció las facultades del nombrado para la zona de Guía sino que, incluso, le amenazó con formación de causa y prisión.

No se amilanaron los galdenses. Replicaron a las autoridades superiores que su información era, sin duda, defectuosa y «obtenida por sorpresa», toda vez que la villa vecina «confundía maliciosamente» los términos Caleta de Soria y Caleta de Arriba, cuando, en realidad, se trataba de dos lugares de la costa completamente distintos. Tal aserto se reforzaba con una información de doce testigos, coincidentes en la afirmación de que nunca hubo otros puertos en el Norte de Gran Canaria que los de Sardina, Caleta de Abajo y Caleta de Arriba, todos en la jurisdicción de Gáldar. Añadían que «en el Bañadero hay una rada y otra en la jurisdicción de Guía con la denominación de Barranco del Lino, de la cual y de un barranquillo contiguo llamado Caleta de Soria habían intentado los vecinos de esta villa formar un puerto, pero que, desengañados de la imposibilidad del proyecto, se les había ocurrido la idea de identificarle con la Caleta de Arriba, siendo así que ésta estaba situada al Oeste de la Punta de Guanarteme, de la que distaba más de mil quinientas brazas, y de esta Punta a la Caleta de Soria había más de otro tanto de distancia, por cuya razón no podían nunca confundirse».

Pese a todo, la Diputación y las autoridades de Marina no se dejaron convencer. Recusaron la información testifical por considerarla parcial e interesada, ya que procedía de vecinos de Gáldar y, estimando que no existía equívoco en la afirmación de que la Caleta de Soria

y la de Arriba eran una sola, «situada en territorio de Guía», ordenaron de nuevo a los de Gáldar abstenerse de intervenir en los asuntos marítimos que correspondían a sus vecinos. Se les exhortaba a utilizar «un lenguaje más decoroso..., pues ni la Diputación ha resuelto este negocio por sorpresa ni menos se ha excedido en las facultades que para tales negocios le atribuyen las leyes y reglamentos vigentes».

La agudeza dialéctica y persuasiva del muy avisado e inteligente don Francisco Lorenzo y Vázquez de Figueroa, inspirador directo e indirecto del criterio seguido por las autoridades de Gáldar, no fue capaz en esta ocasión de disuadir a sus oponentes, quienes, mejor o peor informados, habían tomado una resolución firme. ¿Vacilaba la influencia de los amigos *ayacuchos* de Lorenzo Vázquez? ¿Donde estaba, a la sazón, doña Estebana Merino, oráculo de sus designios, Lady Hamilton de sus graves decisiones?

\* \* \*

Pasó el tiempo, los ánimos se serenaron, cambiaron las personas y las situaciones de hecho y de derecho. Hacia 1881, don Pedro del Castillo y Westerling quiso dar una solución salomónica a las aspiraciones marítimas de Guía y Gáldar: «Mi primer pensamiento —dice en carta dirigida a don José Batllori y Parera, nuestro abuelo materno—, sin conocer los límites de la antigua Alcaldía de Mar de Guía, que he pensado crear *de nuevo*, fue señalar la parte de costa comprendida entre el barranco de Moya y Punta de Guanarteme, por ser puntos bien definidos; y no obstante de que para nada tengo que sujetarme a la división civil de las jurisdicciones, pues en una misma podía crear dos o más Alcaldías, quise que el amigo Bravo [alcalde de Guía] viese a mi ayudante ahí, señor Ro-

dríguez Reyes, a fin de que me indicara, a la vista de la costa, si la división que yo pensaba estaba bien o convenía modificarla por algún motivo, a fin de que después no hubiesen disgustos, conociendo la rivalidad que hay entre esas dos poblaciones...»

No entra ni sale del Castillo Westerling en la famosa cuestión de si «la Caleta de Guía es la misma que la llamada Caleta de Arriba u otra». En un juego malavar que dejaría en mantillas al granadino Martínez de la Rosa, llamado por sus contemporáneos «Rosita la pastelera», Westerling se manifiesta como el mejor ejemplo de imparcialidad: «Creo, pues, que si como usted me indica existen en ese Ayuntamiento antecedentes que le den la razón, deben remitírmelos... sin tener que decir nada malo de la vecina, porque esto que siempre se sabe produce mayores rivalidades y mi deseo es apagar la llama y no avivarla».

Pero el eco de este pleito secular se alargaba como la cola de un cometa. El problema del deslinde surgió de nuevo hace muy pocos años, dando lugar a espaciosas actuaciones burocráticas. Firmes están los criterios en su latido sustancial, si bien hayan cambiado el aspecto procesal y la situación jurídica. Las dos villas hermanas se miran de frente, sin reservas mentales, y se dan la mano en la geografía y en la historia. Lo cortés no quita lo valiente...





*Alférez de Navío graduado don Francisco Rodríguez Reyes. Ayudante de Marina del Distrito de Gáldar en el periodo 1875-1880. Fue condecorado con la Cruz del Mérito Naval.*



# DON ALFONSO XII,

REY CONSTITUCIONAL DE ESPAÑA.

Por cuanto en atención á *las circunstancias que concurren en Don Francisco Rodríguez Reyes, piloto particular, que ascendió de Alferez de fragata, B. C. expedido en conforme por resolución de veinte de Mayo de este año, á virtud de la graduación de Alferez de Navio.*

Por tanto mando á los Oficiales generales y particulares de todos los Cuerpos de la Armada, á los de todas las armas é institutos del Ejército, Intendentes, Ministros, Autoridades y funcionarios de otros ramos, reconozcan al referido *Don Francisco Rodríguez Reyes por tal Alferez de Navio graduado.*

á fin de que se le guarden y hagan guardar todas las honras, preeminencias y exenciones que según esta clase le pertenecen; y que presentado que sea este Despacho, firmado por Mí, y refrendado por el Ministro de Marina, con el Cómplase del Presidente de la Junta Superior Consultiva del ramo al Jefe de la Sección de Contabilidad disponga se tome razon en la Intervencion Central y anote lo conveniente.

Dado en *Palacio de Ventisqueros de Maro de veintidós de Mayo de mil ochocientos ochenta y nueve.*

*Yo el Rey*



Despacho concediendo graduación de *Alferez de Navio expedido á favor de Don Francisco Rodríguez Reyes.*

Real Despacho, por el que se asciende a Alferez de Navio graduado al Alferez de Fragata don Francisco Rodríguez Reyes.



## 12. AYUDANTIA DE MARINA

LA evolución favorable del movimiento portuario de Sardina, que anunciaba un futuro inequívocamente próspero, unida al creciente desarrollo de la economía agrícola del Noroeste insular, estimularon las aspiraciones de los vecinos de Gáldar de ver elevado al rango de Ayudantía de Marina lo que hasta entonces había sido Alcaldía de Mar. Esto significaba, nada más y nada menos, el establecimiento de una Cabecera de Distrito marítimo con jurisdicción en el amplio litoral comprendido entre las villas de Arucas y Mogán. Su creación exigiría la adscripción de un oficial de la Armada, con título de Ayudante Militar de Marina, dependiente de la Comandancia de Marina de Las Palmas. Sería responsable de la jefatura naval de la zona y le correspondían, entre otras funciones específicas, la matrícula de barcos, el registro de entradas y salidas, la adscripción de alistados y todo lo concerniente al orden y la disciplina en el Distrito marítimo.

Una vez más hemos de destacar la figura de don Francisco Lorenzo Vázquez de Figueroa, cuya iniciativa fue en esta ocasión tan eficaz como en otras realizaciones y mejoras que influyeron poderosamente en el proceso evolutivo de Gáldar y su comarca. Gracias al interés de este patricio, a la coherencia y seriedad de sus razonamientos sobre las posibilidades que el futuro reservaba a la villa norteña, una Real Orden de 16 de noviembre de 1859 resuelve el «establecimiento de un Distrito marítimo en Gáldar, al norte de la isla de Canaria, que comprenda los pueblos de Agaete, Arucas, Aldea de San Nicolás y Mogán...» La gestión de Lorenzo Vázquez debió de surtir efectos fulminantes, pues la propuesta y la resolución real apenas se distanciaron por espacio de un mes. En la propia disposición creadora —figura en la página 1090 de la Colección Legislativa de la Marina, correspondiente a aquel año— se suprime el Distrito marítimo de Fuerteventura, dejando en su lugar una Subdelegación. Este acuerdo de las autoridades de Marina, adoptado a propuesta de la Capitanía General del Departamento de Cádiz, demuestra el auge que adquiriría Sardiná en contraste con la pérdida de movimiento en otros puertos del archipiélago.

Según datos que se conservan en el Archivo-Museo de la Marina de Guerra, de Viso del Marqués (Estado General de la Armada, de 1860), Gáldar aparece en esta fecha como Distrito marítimo, con Ayudantía de Marina, dependiente de la provincia de Canarias, pero sin designación aún del oficial de la Armada que había de mandarla. Es en 1864 cuando se destina a aquel Distrito al alférez de fragata graduado don Ramón Páez y Rodríguez —Tercios Navales— que permanece en el cargo durante cuatro años.

En una reorganización de las provincias marítimas, ordenada por Real Decreto de 27 de enero de 1867, el casi recién creado Distrito de Gáldar pasaba a depender inexplicablemente de la Comandancia de Marina de Tenerife. Las absurdas consecuencias que de esta desafortunada determinación se derivaban, no dejaron de ser advertidas por las autoridades galdenses. Sorprendidas y contrariadas redactaron, sin pérdida de tiempo, una comunicación dirigida al Ministro de Marina, en la que se consignaban los inconvenientes de una resolución de tal importancia: «La anomalía de esta determinación es evidente —dice el escrito— por los graves perjuicios que ocasionaría el tener que recurrir para nuestros asuntos marítimos a una isla que se halla separada de la nuestra por un brazo de mar de cerca de 60 millas, pudiendo hacerlo con más comodidad y economía recurriendo a la ciudad de Las Palmas, Capital de esta Isla, con cuya población estamos en comunicación diaria...»

Firman este escrito, junto a las autoridades locales, numerosos vecinos que, sin duda, compartían con aquéllas su preocupación por el disparatado acuerdo. Una ráfaga emocional ha sacudido nuestro espíritu al hallar, perfectamente conservado, en un archivo de la ruta cervantina, a millares de kilómetros de Gáldar, el original de esta instancia redactada hace ciento doce años. La identificación de los firmantes no ofrece dificultad; el trazo es firme y la caligrafía correcta. Es el espectro de un paisanaje que se difumina en el tiempo y el espacio (1).

---

(1) Eleuterio María San Juan.—Juan Ruiz.—Juan Ramírez.—Francisco Castyllo.—Francisco Rodríguez Reyes.—José Batllori.—Josef Betancort Pinto.—Francisco Ramos.—Manuel Rodríguez.—Severino Lorenzo.—José Betancort y Reyna.—Josef Rodríguez Ruiz.—José Rodríguez Ríos.—Manuel Rodríguez Ríos.—Mateo Ga-

No se hizo esperar mucho tiempo la solución de este problema. Tras un informe favorable del departamento de Matrículas, en el que se toman en consideración las razones expuestas por los vecinos de Gáldar —y aun anticipándose a los estudios generales preparatorios de la ordenación definitiva del litoral, que en aquella fecha se realizaban—, el Almirantazgo, en atención a la urgencia del caso, «con mayor motivo habiendo los interesados acudido en justa y razonada súplica», decide incorporar de nuevo el Distrito marítimo de Gáldar a la jurisdicción de la isla en que radica. En el Estado General para 1868 (Matrículas de Mar), Gáldar aparece como Distrito de 2.<sup>a</sup> Clase. Desde la fecha citada hasta 1871 figuró al frente de la Ayudantía el teniente de navío graduado don José Clavijo y Pló, destinado posteriormente a la isla de Tenerife.

Le sustituye en el cargo el alférez de navío graduado, procedente de Pilotos, don Pedro Roca Neto, quien, pasados tres años, en 1874, fue trasladado a Mahón para desempeñar el mismo destino.

Un vecino de Gáldar, natural de Lanzarote, nuestro bisabuelo paterno don Francisco Rodríguez Reyes, cuyos ascendientes estuvieron vinculados a empresas marineras,

---

lindo Rodríguez.—Juan Galindo Rodríguez.—Justiniano Lorenzo. Santiago Sánchez.—Pedro Rodríguez.—José Trujillo.—Francisco Mederos Jorge.—Mateo Martín.—Francisco González y García.—Francisco Rodríguez Quintana.—Antonio Mauricio Ruiz.—José Rodríguez Miranda.—Miguel María Paz.—Manuel Paz y Quesada.—Augusto Paz y Quesada.—Juan Martín.—Juan Ramón y Rodríguez. Antonio Miguel Domínguez.—Matías Gil.—Francisco Toledo Pereira.—Antonio Henríquez.—José Medina y Tobar.—José Alemán.—Gregorio González.—Ignacio Ogeda.—Juan Saavedra y Moreno.—José Quesada Mauricio.—Juan Vega.—Por don Juan Domínguez firma Francisco Rodríguez Reyes.

se hace cargo, en comisión, de la Ayudantía de Marina. Tras unos meses de accidentalidad en el destino pasa a desempeñarlo en propiedad hasta su retiro, por cumplimiento de la edad reglamentaria, en 1880. Su mandato duró cinco años. Rodríguez Reyes fue sucesivamente alférez de fragata y de navío y se hizo acreedor a la Cruz del Mérito Naval. Casado en Gáldar, el 14 de marzo de 1853, con doña Francisca Betancort y de Reyna, falleció en su domicilio de la calle del Sol el 17 de abril de 1891. Antes de hacerse cargo del Distrito marítimo de Gáldar había sido Juez municipal de la villa. Su trato afable, su natural elegancia y señorío le crearon en la isla una aureola de simpatía y respeto.

Sucedieron al señor Rodríguez Reyes en el cargo de Ayudante de Marina don Francisco Cánovas (1881-1889), don Manuel López Fernández (1890-1892) y don Antonio Porrúa (1893).

En 1894 se suprime la Ayudantía de Marina de Gáldar, como consecuencia de una reorganización general de los Distritos marítimos. Reaparece diecisiete años después, en 1911, adscrita, como en su etapa anterior, a la isla de Gran Canaria. Primer Ayudante de Marina en esta segunda época fue el alférez de navío don Ramón Rodríguez Castro, que permaneció en el cargo hasta 1912.

A partir de esta fecha se posesionó del mando del Distrito el teniente de navío don Ramón Regalado López. Cinco años más tarde era nombrado Ayudante de Marina de Palamós. Falleció en la capital catalana el 21 de enero de 1926. Popular en los medios sociales galdenses por su sencillez y afabilidad, este oficial de la Armada tuvo su domicilio en el núm. 6 de la calle Quintana y León. En esta misma calle, esquina a Tasarte, vivió también (1918-

1919) el último ayudante de Marina don Manuel Sierra González.

El siguiente cuadro resume la sucesión cronológica de los Ayudantes de Marina del Distrito de Gáldar:

AÑOS	AYUDANTES
1868-1871	Don José Clavijo Pló
1872-1874	Don Pedro Roca Neto
1875-1880	Don Francisco Rodríguez Reyes
1881-1889	Don Francisco Cánovas
1890-1892	Don Manuel López Fernández
1893	Don Antonio Porrúa
1911-1912	Don Ramón Rodríguez Castro
1913-1917	Don Ramón Regalado López
1918-1919	Don Manuel Sierra González

\* \* \*

La guerra europea fue el primer factor determinante de la decadencia del puerto de Sardina y, en consecuencia, de la desaparición definitiva del Distrito marítimo de Gáldar. Con la contienda llegaron años difíciles para la agricultura y el comercio de las islas y el colapso económico no se hizo esperar. El cultivo del plátano, a la sazón en pleno desarrollo, dejó de ser rentable; el fruto no salía al exterior y sólo conservaba el valor relativo de su utilidad como pienso del ganado o abono para la tierra. Los mendigos que empezaban a merodear por campos y ciudades preferían una moneda a la piña sazónada que unos días antes hubiesen paladeado con fruición y ahora tenían gratuitamente a su alcance. El tráfico del puerto galdense disminuyó rápidamente, hasta quedar reducido a la visita bimensual del vapor correo. Ante la ineficacia del Distrito marítimo, las autoridades navales de-

cidieron su desaparición: fue suprimido por Real Orden de 3 de mayo de 1919.

El Ayuntamiento de Gáldar trató por todos los medios de evitar lo que significaba un grave retroceso en la vida oficial y el rango marítimo de la ciudad. El segundo puerto en importancia de la isla y tercero del archipiélago se convertía de nuevo en una rada casi anónima en el mapa litoral de Gran Canaria. El 18 de octubre de 1920 un alcalde con arraigo y prestigio por sus singulares dotes de autoridad, don Francisco Rodríguez Lorenzo, dirige instancia la Ministro de Marina en la que, por acuerdo de la corporación, se pide el restablecimiento del Distrito naval.

La pretensión del municipio es acogida con respeto y a su expediente se conceden las formalidades exigidas para las cuestiones de mayor trascendencia. La Dirección General de Navegación y Pesca Marítima traslada el escrito a la Comandancia de Marina de Gran Canaria, cuyo titular tiene que emplear sutiles argumentos que le permitan informar favorablemente el restablecimiento del Distrito de Sardina, cuya supresión había propugnado un año antes: «Normalizado hoy el tráfico marítimo —se esfuerza en decir, con falsa convicción— han vuelto los puertos de Agaete y Sardina de la comprensión de dicho distrito a su interrumpido movimiento comercial marítimo, siendo visitados por los vapores interinsulares y veleros de cabotaje y habiéndose fomentado la pesca... Considera de conveniencia y utilidad el restablecimiento de la Ayudantía de Marina del distrito de Gáldar».

Pese a los buenos deseos de don Bartolomé de Morales, a la sazón comandante de Marina de Las Palmas, su dialéctica informativa no debió de parecer muy convin-

cente a los altos funcionarios del Ministerio. Tras nuevos informes del Estado Mayor Central de la Armada y de los Servicios de Personal, una Real Orden de 26 de enero de 1921 desestima la solicitud formulada por la Alcaldía de Gáldar, entre otras razones, porque «ningún beneficio ha de encontrar el Estado con el aludido establecimiento, así como, que no existiendo tal destino en plantilla se haría difícil de llevar a la práctica el nombramiento de personal para desempeñarlo».

En el palacio de don Alvaro de Bazán, de Viso del Marqués, se conserva, entre millares de legajos, un pequeño expediente signado con el número 491 de la Sección de Puertos. En su portada se subraya el breve topónimo de una localidad isleña: Gáldar. Una gavilla de folios amarillentos resume el episodio, olvidado ya en el desván de la memoria, de una aspiración y un desencanto.



## **IV.—COMUNICACIONES**





*Autobús de servicio público («coche de horas») que hacía el recorrido del Norte de la isla en los primeros años del presente siglo.*



### 13. COMUNICACIONES

**C**ONOCIDAS la situación en que se desenvolvía el puerto de Sardina en las épocas reseñadas y su importante cooperación al desarrollo de la vida insular e interinsular, parece necesario dejar paso a un inciso que permita examinar, siquiera sea superficialmente, el estado en que se encontraban en esas fechas las comunicaciones entre Gáldar y la capital de la isla, ya que una de las razones que aconsejaban la habilitación y potenciación del puerto del Noroeste era la necesidad de facilitar el movimiento de mercancías de la zona afectada, sin tener que utilizar una vía interior cuya indigencia influía de manera directa en el gravamen y deterioro de los productos y en las molestias e incomodidades de las personas que, desde aquella zona, se trasladaban al exterior.

De situación calamitosa puede calificarse, sin incurrir en exageración, la que ofrecían en aquellos momentos los caminos de la isla. La vida económica, aun la más ele-

mental, necesita de lo que ahora se llama, quizá con vocablo excesivamente rebuscado, una infraestructura. La economía colectiva no puede prescindir de un cierto número de factores útiles, comunes a toda la colectividad, que faciliten y agilicen la producción y circulación de los bienes. El desarrollo parte siempre de una organización estructural, de una red de distribución que enriquece las condiciones óptimas de los productos y los moviliza en forma conveniente y útil. En una red de distribución lo primero es el camino, la senda, el paso. Y la isla carecía a la sazón de este factor primario e imprescindible.

La costa Norte de Gran Canaria, que tradicionalmente ha determinado la ruta de comunicación entre los pueblos de esta zona, ofrece una complicada perspectiva de precipicios, tierras bajas cultivadas, playas minúsculas, barrancos pedregosos, caletas, arrecifes... Participaban de esta irregularidad, por tener que adaptarse a ella, los fatigosos caminos de herradura, más tarde habilitados para los vehículos de pescante, bridas y látigo. La dimensión temporal de este estado de cosas fue dilatada y, por esta razón, incidía de manera directa en todas las circunstancias que afectaban al desarrollo, el auge y la decadencia del puerto de Sardina. Paradójicamente, la rada norteña ganaba en importancia lo que perdían en eficacia las comunicaciones interiores con Las Palmas y el Puerto de la Luz. Y esto era así por la clara razón de que Gáldar y sus zonas limítrofes, en iguales circunstancias comunicativas, elegían la distancia más corta. Inicialmente, los caminos del Norte de Gran Canaria fueron simples veredas preparadas para el paso de las caballerías; en realidad puede afirmarse que apenas mejoraban algunos de los senderos existentes en la época prehispánica y de los que, tal vez, fueron herencia. Su peligrosí-

dad era evidente; sus dificultades infinitas. ¿Cómo no iba a favorecer esta situación al puerto de Sardina, abierto al Atlántico a pocos kilómetros de las pingües y abundantes zonas agrícolas?

Cualquier intento de mejora que aspirase a modernizar estas comunicaciones tropezaba inmediatamente con la roca volcánica, muchas veces de dudosa resistencia. La fragosidad del suelo rechazaba incluso la posibilidad de construir firmes y calzadas al estilo de las romanas, que aún se conservan con desafiante obstinación en algunos parajes de la geografía peninsular. Sólo era posible una solución y a ella hubo de recurrirse tras muchos años de fracasados ensayos: la realización de una vía de tierra batida, o empedrada, que allanase desniveles y eliminase rocas y aludes. Pero la lluvia, aliada con la configuración del terreno, se encargaba de destruir en horas el trabajo de varios meses, o de convertir esta caricatura de carretera en una ruta de peligroso tránsito.

Si queremos fijar una referencia sobre las dificultades que oponía al viajero esta escarpada ruta, nada más elocuente que la transcripción de un fragmento del cuaderno titulado «Visita de la isla de Canaria», donde se contiene el diario de la realizada por el Corregidor y Capitán de Guerra don Nicolás de la Santa Ariza y Castilla, en el otoño de 1764, a los pueblos del Norte de Gran Canaria. Este manuscrito, debido a Fray Esteban de Acevedo, capellán y cronista de la expedición, ha sido estudiado ampliamente por Leopoldo de la Rosa Olivera. Extractamos una parte de lo reseñado sobre el recorrido Arucas-Gáldar, respetando ortografía y estilo originales:

«Concluida la visita del mencionado lugar [Arucas], el día veinte y quatro, lunes, por la mañana,

después de oír misa, salieron de él para seguir la derrota hacia la villa de Guía, acompañando la tropa el Alcalde del lugar de Arucas Don Antonio Ponce y su primo el Alférez Don Manuel de Ponce, bajando y dando buelta a la costa de la Iraga, hasta hacer alto en la casa del Sarxento Maior Don Agustín Manrique, situada en la rivera del camino de Moya, en la que comieron y descansaron, y despedidos del Alcalde de Arucas y su primo, siguió la derrota hacia la villa de Guía, subiendo el Señor Corregidor a caballo la fragosa y peligrosa Cuesta de Silva, en cuyo fastigio o cima le salieron a resevir el Alcalde de Guía Don Antonio Muxica y Moreo; el Coronel Don Christóbal Benites y el Sargento Mayor Don Marcos Falcón, incorporándose también a esta noble comitiva el Capitán Don Diego de Pineda, Alcalde de la villa de Gáldar; el Capitán Don Estevan de Quesada y el Alférez Don Antonio de Quesada, su hermano, en el pago de Tarazona...»

El viaje estaba programado hasta San Nicolás de Tolentino. Pero la información del cronista nos permite deducir que el señor Corregidor no las tenía todas consigo:

«Por lo inculto, áspero y peligroso del camino, como porque ninguno de sus antecesores lo transitaron, no pasó el Señor Corregidor con la diputación a visitarlo, por lo que vino el Capitán Don Joseph Valencia, Alcalde de dicho lugar, con los vezinos primeros y precisos para la sumaria a la villa de Gáldar a formalizar y determinar la visita.»

¿Merecía la pena moverse de Gáldar, de la casa preparada por el alcalde «con rico y curioso aseo» y desde

cuyo «corredor y ventanas... que miran a la plaza» podía contemplarse cómodamente, sin riesgos ni cansancio, «una célebre función de fuegos que se hizo en honor del Arcángel Señor San Miguel»? El Corregidor había optado por lo más sensato y razonable.

Mucho tiempo después las cosas no habían cambiado sensiblemente. «El R. D. de 6 de septiembre de 1864 —escribe José Miguel Alzola— estableció un nuevo plan de carreteras para la península e islas adyacentes; a Gran Canaria se le confirmaron en esta ocasión las dos, de segundo orden, que estaban ejecutándose: la de Las Palmas a Guía y la de Las Palmas al Puerto; y se le concedieron tres nuevas, de tercer orden: la de Las Palmas a San Mateo, la de Telde a Agüimes y la de Guía a Agaete...; el grancanario tuvo que esperar para trasladarse en diligencia a Arucas, hasta 1885» (1).

El cuadro no resultaba alagüeño pero respondía a la realidad. El nudo de la cuestión estaba en la falta de apoyo estatal a uno de los problemas acuciantes de la isla, agravado por el crecimiento de la población y el desarrollo económico.

\* \* \*

Pese a todo, llegó un momento en que esta deprimente situación encontró soluciones. Si tardías y alicortas, no dejaban de ser un remedio y una promesa. Los hermanos León y Castillo, el ingeniero en Las Palmas y el político en Madrid, obraron el milagro. En el curso de estas páginas hemos de confirmarlo, al referirnos, como ejemplo, al ramal de carretera Gáldar-Sardina, en cuya reali-

---

(1) JOSÉ MIGUEL ALZOLA: *La Rueda en Gran Canaria*. El Museo Canario, 1968, págs. 26-27.

zación puso a prueba su interés el ministro de Fomento y embajador en París, según se deduce del epistolario cruzado entre don Fernando y nuestro abuelo paterno don Luis Rodríguez Bethencourt, quien acosaba casi al político en su obsesión de convertir en realidad un proyecto de fundamental importancia para el segundo puerto de Gran Canaria y para las exigencias de una región agrícola en franco desarrollo.





## 14. INSTALACIONES PORTUARIAS

**E**L breve paréntesis que acabamos de introducir en estas líneas sobre la situación en que se encontraban las comunicaciones interiores de la isla en la época en que nos hemos situado, lleva de la mano al examen pormenorizado de las instalaciones y dispositivos portuarios de Sardina en aquellos años. No debe olvidarse, como hemos indicado, que la potenciación del puerto del Noroeste, su importancia, la utilización más o menos intensiva de sus servicios estaban en gran parte determinadas por las dificultades que oponían al transporte las comunicaciones por tierra.

La construcción de instalaciones portuarias en esta rada fue una de las tenaces y arraigadas aspiraciones de los vecinos de Gáldar. Sardina está en el Atlántico. En el mar de los descubrimientos. En la ruta de unas tierras que, tras dura forja, se habían integrado en esta unidad heterogénea que es España. Desde su contrapunto insu-

lar, Sardina estaba abierta a todos los puertos del archipiélago y, en consecuencia, a los siete mares, con anhelo y decisión de crecimiento y progreso. Es constante el testimonio de apoyo y respaldo a esta aspiración de los galdenses; una lección se desprende del esfuerzo y los afanes de quienes no admitían la marcha atrás en el proceso de expansión y desarrollo, factores ambos que no suelen surgir por generación espontánea.

Ya a mediados del siglo XIX, don Severino Lorenzo, persona destacada en la vida local, abogaba por un muelle en Sardina «para lograr que el comercio reducido que hoy existe en la villa se desarrolle totalmente». Y a finales de aquel mismo siglo, pese a los dolorosos desastres que sufría España, la pérdida de las últimas colonias y la renuncia de soberanía sobre Cuba, Gáldar no cejaba en su empeño, quizá como una reacción localista al desaliento colectivo. Se conserva un curioso documento, autógrafo, de don Luis Rodríguez Bethencourt, fechado en febrero de 1898 —año del desastre— en el que, intuyendo, sin duda, un próspero futuro para la ciudad de que fue Alcalde, se hace la siguiente reflexión: «Es un hecho cierto, que el porvenir y el engrandecimiento de los pueblos marítimos, se importan siempre por sus puertos». Y prosigue: «Al sólo anuncio de la orden de subasta de la carretera varias casas exportadoras de frutos se apresuran a solicitar autorización para construir muelles y almacenes, no sólo en Sardina sino en el punto denominado «Caleta de Abajo», magnífico puerto también, muy próximo a aquél, y de abrigo para los vientos del tercer cuadrante...» «Tenemos establecida en esta ciudad una respetable casa extranjera, exportadora de frutos, con grandes almacenes..., depósitos para encerrar aguas y, en fin, que el bienestar relativo que felizmente ya notamos, muy

pronto será completo, así que veamos realizados nuestros ideales de construcción de la carretera y puerto de Sardinia». Una concreción se deduce del texto transcrito: años antes de finalizar el siglo XIX ya se había establecido en Gáldar la casa inglesa Fyffes, tan vinculada al desarrollo económico de la zona.

Los de Gáldar recurrieron en esta ocasión a don Fernando León y Castillo, valedor y paño de lágrimas, a la vez, de los logros y desalientos de la ciudad. Los hermanos León y Castillo serían protagonistas de excepción en las obras públicas más importantes en que se empeñaban los galdenses desde la construcción del templo parroquial y su entorno urbanístico.

Y este es el momento de consignar una omisión de relativa trascendencia en la cronología del puerto de Sardinia: desconocemos, por falta de información documental, la fecha exacta de iniciación de las instalaciones básicas para la conversión de aquella rada en una estación marítima que respondiese a las necesidades de una amplia zona insular. No son tan escasas, por el contrario, las noticias sobre el desarrollo y evolución de las obras. La iniciativa de construir el puerto partió del Ayuntamiento de Gáldar. Al hacer la propuesta al Estado, el municipio se comprometía a sufragar el cincuenta por ciento de los gastos. Una Orden ministerial de 24 de agosto de 1861 autorizaba la redacción por Obras Públicas de un anteproyecto, al que se acompañase «un croquis o plano de la localidad» indicativo de la construcción que se juzgaba necesaria y su coste alzado. El autor del anteproyecto, don Juan de León y Castillo, adoptó, para cumplimentar la exigencia, la carta de la isla de Gran Canaria levantada por el teniente Arletl, de la Marina inglesa, y que había sido aceptada por el Ministerio de Marina de nuestro

país. El anteproyecto, aprobado en 18 de marzo de 1862, proponía un espigón de veinte metros de longitud inicial y sonda de tres metros en su extremo, «en la bajamar de equinoccio». Su precio alzado ascendía a 87.567,00 reales de vellón.

El proyecto definitivo de la obra, cuyo autor es también el ingeniero León y Castillo, está fechado el 10 de noviembre de 1863. «Este estudio —dice la Memoria descriptiva— me ha hecho variar en mucha parte las obras que se proponían en el anteproyecto». Y esto era así porque el Ayuntamiento de Gáldar, en su noble afán de potenciar la obra, había decidido ampliar la longitud prevista del muelle a 81,8 metros y cuatro de sonda en su extremo. El perfil sería análogo al muelle de La Luz. El importe total se elevaba a 368.751,32 reales de vellón. A la distancia de más de un siglo no dejan de producir cierta sorpresa la perfección de estilo con que está redactado este documento, cuyo original conservamos; la sistemática exposición de circunstancias, conveniencias y deducciones; la justificación de preferencias y prioridades en la ejecución; la pulcritud en el dibujo de planos; la caligrafía preciosista de los diecinueve folios de que consta el dictamen.

Iniciadas las obras del muelle en fecha, como hemos dicho, desconocida por nosotros, su ejecución material sufrió dilaciones y retrasos. Existe un borrador de carta, incompleto, de don Luis Rodríguez Bethencourt, fechado en 22 de diciembre de 1886, en el que solicita la intervención del político canario para el abono de cierta cifra destinada a la terminación del muelle de Sardina y que por fallecimiento del contratista de las obras, don Manuel Rodríguez Miranda, quedó pendiente de inversión al res-

cindirise el contrato. En marzo de 1887 don Fernando dirige carta al Sr. Rodríguez Bethencourt, acompañada de otra del Ministro de Fomento sobre tramitación y despacho de las obras del puerto. En 8 de abril y 8 de mayo, nuevas cartas del señor León y Castillo permiten concebir esperanzas a los galdenses, no sólo en lo que se refiere a dichas obras sino también a la declaración de interés general del puerto. Esta condición le fue otorgada con fecha 20 de marzo de 1895.

Ya está don Fernando al frente de la Embajada de España en París. Desde la sede diplomática escribe, el 18 de octubre de 1898, a don José Bethencourt Reyna, alcalde de la ciudad, informándole de que ha realizado una nueva e interesante gestión cerca del Ministerio de Fomento, relativa al muelle de Sardina. En una segunda carta, de 22 de marzo de 1899, le indica haberse interesado por la subasta. El 22 de abril de ese mismo año el diputado a Cortes por Guía, don Tomás García Guerra (1), escribe a don Luis Rodríguez Bethencourt: «Tengo verdadera satisfacción en comunicar a Vd. que el Proyecto de muelle de Sardina tuvo entrada en la Junta Consultiva y fue aprobado definitivamente, y ahora gestiona se incluya en el próximo Plan de Obras que se forma en julio y se publica en agosto». El que aún se hable de «proyecto de muelle» y de su inclusión en Planes de obras, puede inducir a error. Este equívoco desaparece si se tiene en cuenta que las obras ya estaban en marcha pero, sin duda, interrumpidas por fallecimiento del contratista y subsiguiente rescisión del contrato que

---

(1) El diputado a Cortes por la circunscripción de Guía, don Tomás García Guerra, natural de Arucas, fue un prestigioso abogado y registrador de la Propiedad.

aquél había suscrito. Se trataba, pues, de una «rehabilitación» del crédito pendiente al morir el concesionario. Simple confusión terminológica.

En las inmediaciones de la obra principal, es decir, del muelle del Estado, surgieron otras instalaciones promovidas por entidades privadas. Una Orden de 9 de enero de 1899, de la Dirección General de Obras Públicas, autoriza a don Francisco Rodríguez Lorenzo para construir en Sardina «una explanada con dos muelles embarcaderos, un almacén y un camino de servicio, que enlace dicha explanada con el muelle del Estado en el mismo puerto y con la carretera de Gáldar, y para construir, además, un embarcadero unido por un camino con el almacén que posee el peticionario en la ensenada denominada Caleta de Abajo, próxima al citado puerto de Sardina». Terminadas las obras y reconocidas por el ingeniero don Orencio Hernández Pérez y el ayudante de Obras Públicas don Julián Cirilo Moreno, se hizo entrega de las nuevas instalaciones al concesionario, el 2 de abril de 1902.

Pero no pasó mucho tiempo sin que cambiase la situación. El señor Rodríguez Lorenzo transfiere la utilización de las obras a la entidad Fyffes Hudron and Company Limited que, a su vez, en 23 de junio de 1903, realiza una segunda transferencia a favor de la sociedad Elders and Fyffes Limited, por solicitud de su representante en la isla don Roberto Atchriry. Hubo cierta dificultad en la autorización de la segunda transferencia, motivada por un informe desfavorable del Ramo de Guerra sobre aplicación de lo dispuesto para zonas militares de costas y fronteras. Sin embargo, bien porque existiesen poderosas presiones o por circunstancias que escapan a nuestra in-

formación, la transferencia es autorizada por una Orden que teóricamente desecha toda suspicacia: «al enemigo no le detendrá la consideración de que tal o cual concesión se halle en poder de súbditos españoles o extranjeros».

Año y medio después, el 25 de noviembre de 1904, el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas autoriza a don José Suárez y Suárez, gerente de la sociedad frutera «Hespérides», la construcción de una explanada y almacenes en la zona marítima terrestre del puerto de Sardina, junto al muelle del Estado. En el informe emitido por el Ayuntamiento de Gáldar se indicaba la conveniencia de que el emplazamiento del edificio destinado a almacenes «se separase unos 4 ó 5 metros, tanto del muelle del Estado como del camino que conduce a los almacenes de la concesión otorgada a don Francisco Rodríguez Lorenzo». Atendida esta indicación, la explanada —seis áreas y treinta y seis centiáreas— quedaba rasante con el muelle y el camino.

Los desprendimientos del acantilado que guarnece la rada de Sardina causaron graves desperfectos en las instalaciones autorizadas a la compañía «Hespérides». Su reconstrucción fue autorizada por R. O. de 27 de julio de 1911.

Una clase de hombres con temple y pasión fueron los forjadores de un puerto que quisieron y lograron convertir en el segundo de la isla. Cierto que la primera guerra europea lo empobreció; el bloqueo submarino engendró la necesidad de que los barcos navegaran en convoyes y redujeran drásticamente sus derrotas. Cierto también que el gran puerto de La Luz se impuso desde el primer momento al pequeño fondeadero del Noroeste. Pero no

puede negarse que Gáldar fue una ciudad en la que triunfó la voluntad de querer ser. No se trataba de ninguna competencia con el puerto principal de la isla; era una lógica y justa respuesta a la proximidad, a la presencia permanente e invitadora del mar.



*Don Luis Rodríguez Bethencourt, alcalde de Gáldar. Su asidua correspondencia con León y Castillo son el reflejo de su incansable labor en pro de los intereses de la villa.*



Dr. D. Luis Rodríguez

Madrid 31 de Julio 1885

Mi estimado amigo: Con mi  
vivísima ~~interes~~ satisfacción he recibido  
la atenta carta de V. de N. del actual y  
da que con ella se ha servido remitir  
me, suscrita en la misma fecha por las  
personas más notables de esta Villa, expre-  
sándome en reconocimiento y sus cariño-  
sas simpatías, en nombre de todos los bue-  
nos hijos de Galdak, con motivo del exa-  
to de mis gestiones para que se ordenase  
por la Dirección general de Obras públicas,  
el estudio de la carretera de esta pobla-  
ción al puerto de Sardina.

El extraordinario regocijo produ-  
cido por la orden para el estudio y  
formación del proyecto de la indicada  
vía demuestra la importancia de esta  
y lo mucho que ha de contribuir al  
desarrollo de intereses generales, cuya  
prosperidad constituye uno de mis ma-  
yores afanes. Correspondiendo, por tanto,  
al maximus deus del vecindario de  
Galdak y a los sentimientos que ha

manifestado en buen modo, con tiempo  
con mucho gusto. para probarle mi  
sincera gratitud, el formal compro-  
miso de acelerar en tanto sea posible  
los trasmites que han de proceder  
a la subasta de las Obras de diquear  
retera, proponiendome conseguir  
que se termine su construcción en  
un plazo relativamente breve.

Ruego a V. se sirva hacerlo cons-  
tar en la forma que le crea oportu-  
no como contestación a los señores  
firmantes de la carta que he tenido  
do la bondad de enviarme adjunta  
a la suya citada, y acepte con este  
motivo la seguridad de afectuosa  
consideración y distinguido aprecio  
que le reitera su buen amigo  
y s. q. b. s. m.

F. de León y Castillo

Una de las cartas de don Fernando de León y Castillo a don Luis Rodríguez Bethencourt, relacionada con las obras del ramal de carretera a Sardina.

## 15. EL RAMAL DE SARDINA

SI, como hemos visto anteriormente, el grancanario tuvo que esperar para llegar en diligencia a Arucas hasta 1885, los galdenses no pudieron trasladarse en vehículo a su cercano puerto de Sardina hasta el mes de junio de 1901, es decir, recién estrenado el presente siglo.

Durante los años que precedieron a este acontecimiento, la comunicación y el transporte a aquel puerto se insertaban en el marco de lo anecdótico y pintoresco. Y conste que ya en esta época Sardina aprovecha de múltiples maneras las ventajas de su situación: el movimiento que la navegación lleva a su rada y las consiguientes operaciones de aprovisionamiento, ocupación exclusiva de muchos trabajadores; la exportación de frutos de la zona y la importación de productos de consumo interior; el comercio de depósitos y transbordos, apenas iniciado, pero en vías de desarrollo.

Las mercancías destinadas a su expedición por Sardina se transportaban desde Gáldar en camellos y otras bestias de carga. El traslado en camellos revestía todas las características de un acto ritual. Se situaban los rumiantees junto a los almacenes receptores de fruta, en

cuyo interior bullía el ruidoso trajín del embalaje. Para facilitar la carga se les obligaba a doblar el garabato de sus extremidades y postrarse en tierra. La mercancía quedaba sujeta a unas peculiares angarillas de madera capaces de neutralizar los bruscos movimientos y la torpe andadura de las bestias.

Iniciaba su marcha la breve caravana por las calles de Audiencia o Toscas, cuando el punto de partida eran los almacenes de la casa exportadora Fyffes. La voz nómade del camellero —originario de Fuerteventura o Lanzarote— acuciaba con apremio a las bestias cuando se detenían besuqueando con sus cómicos labios beduinos la pobre vegetación que apuntaba junto a la humedad de una acequia. Todo era un poco solemne, intemporal, exótico. En lo alto, un sol sin tacha, terco, disparaba su luz sobre el camino secarrón y pedregoso... Hay una calma desesperada, un bostezo infinito del paisaje antiguo e inmutable. Pronto se percibirá un olor a algas, a salitre. Atrás quedó, silenciosa y solitaria, la vereda del faro. La caravana agradece el airecillo del Atlántico.

Junto a las aguas del océano habían surgido ya unas instalaciones que aspiraban a prosperar y crecer, partiendo audazmente de la orilla rocosa. Sobre la inercia del mar se mece pesadamente algún barco con el vientre repleto de frutos y mercancías. Con pleno sentido de la realidad, Gáldar comienza a considerarse emancipada, reacción biológica irrefutable.

\* \* \*

A la hora de consignar unos datos inéditos sobre la construcción del ramal de carretera que, partiendo de la general Las Palmas-Agaete, conduce al puerto de Sardina, parece interesante acudir a unos testimonios de proyec-

ción directa: la correspondencia cruzada sobre este tema entre don Fernando León y Castillo y nuestro ascendiente don Luis Rodríguez Bethencourt, singular figura política y humana. Inteligente y cultivado, dedicó toda su actividad pública a la ciudad en que había nacido. Tenaz, incansable, termina las cosas en que se empeña, sin ribetes de vanidad ni de protagonismo. Debió ser paradigma de la franqueza y la generosidad.

Algunas de estas cartas no sólo patentizan las gestiones realizadas en el importante asunto de las obras del ramal, sino que aluden también, repetidamente, a las del puerto del Noroeste y a la aspiración —lograda, como hemos dicho— de su declaración como puerto de Interés General. Posiblemente el epistolario que poseemos no agote de manera exhaustiva la asidua información y la relación de contacto establecida entre los señores León y Castillo y Rodríguez Bethencourt en cuanto se refiere a estos temas. Pero es lo suficientemente explícito para poder seguir la trayectoria del interés que ambos prestaron al problema. Corresponden estas cartas a un período de tiempo comprendido entre los años 1883 y 1899. Sin lugar a dudas, el proyecto de carretera, las obras de terminación del muelle y la declaración de Interés General eran un tríptico que espoleaba sin tregua el afán y las aspiraciones de los galdenses en las dos últimas décadas del pasado siglo.

El 23 de abril de 1883, Rodríguez Bethencourt informa a León y Castillo de la satisfacción con que la villa de Gáldar recibe la noticia de inclusión del ramal de Sardina en el Plan General de Carreteras del Estado. Se trata de un texto rebotante de optimismo en el que nuestro abuelo —con prosa y estilo un tanto ditirámicos— habla de «risueñas esperanzas», de «corazones agradecidos» y de

«entusiasmos indescriptibles». Exterioriza con cierta lógica y no poca intención política el sentimiento de gratitud por la fundada esperanza de una realización que lleva en su entraña nada menos que el porvenir económico de la villa y su comarca.

Pero aún ha de pasar tiempo antes de que madure el fruto; la lentitud del proceso empieza a manifestarse. En una nueva carta, de 20 de septiembre de 1885, Rodríguez Bethencourt insiste tercamente cerca del político canario, con el fin de que «ponga en juego su influencia» en la Dirección General de Obras Públicas, cuya orden es indispensable para que la jefatura de la provincia realice el estudio del proyecto. Hace alusión esta carta a don Juan León y Castillo, ya que precisamente el hermano de don Fernando había de redactar el informe, en su condición de ingeniero jefe provincial, cargo para el que fue designado seis años antes, en sustitución del jubilado don Francisco Clavijo y Pló (1). Posteriormente, un estudio relativo a incremento de gastos por retrasos en este expediente estuvo a cargo del ingeniero don Eugenio Suárez Galván.

Sólo habían transcurrido dos meses desde la fecha de la carta citada, y don Luis Rodríguez Bethencourt se dirigía con redoblada insistencia al político. Los acontecimientos le obligaban a hacerlo, incluso a costa de que su actitud pudiese ser tildada de reiterativa e inconveniente: «De un momento a otro —escribe a don Fernando— va a quedar terminada la carretera de Las Palmas hasta el puerto de las Nieves, en Agaete; si esto tiene efecto y se demora la construcción de nuestro ramal al puerto de Sardina, éste, con ser el más importante de la isla des-

---

(1) Al ascender don Juan de León y Castillo a inspector del Cuerpo fue sustituido por el jefe provincial señor Paz Peraza.

pues del de Las Palmas, pues por él se hacen las operaciones comerciales no sólo de esta villa sino también de Guía, quedaría anulado por el de Agaete, a donde necesariamente acudirían entonces los buques que hoy vienen al nuestro por las mejores facilidades de transporte que, sin dicho ramal, no existen en él. Ofendería su clara ilustración si me extendiera en explicarle que esto sería la casi ruina de esta villa».

Originaba esta carta no solamente la alarma que su propio contenido revela, sino también el no existir aún en la Jefatura de Obras Públicas de Las Palmas —pese a haber transcurrido dos años y medio desde su inclusión en el Plan General de Carreteras— orden de estudio del ya famoso ramal de Sardina.

En diciembre de 1885 martillea de nuevo, inmisericorde, Rodríguez Bethencourt. Alude en esta carta, con clara habilidad política, al auge del partido liberal en aquel momento, y a la buena disposición de don Juan de León y Castillo para el inmediato estudio del proyecto, desde que ordenase este trámite la Dirección General.

No elude don Fernando el compromiso. Sus cartas al patricio galdense demuestran un serio y responsable interés por los problemas de la villa y, sobre todo, la sinceridad y eficacia de una gestión que en modo alguno podía confundirse con una frívola cortesía política. En carta de 15 de diciembre dice a don Luis Rodríguez: «Trabajaré con verdadero interés para que se expida en un breve plazo, por la Dirección General de Obras Públicas, la orden para el estudio del ramal de carretera de esa villa al puerto de Sardina». Quince días después le reexpide comunicación de la Dirección del ramo en la que se alude al interés del señor León y Castillo en el problema que tanto preocupaba a los galdenses.

Don Fernando no actuaba por inercia. Lo confirma el hecho de que, el 31 de enero de 1886, dirige carta autógrafa al señor Rodríguez Bethencourt congratulándose del éxito conseguido: «Con vivísima satisfacción —escribe— he recibido la atenta carta de usted, de 7 del actual... expresándome su reconocimiento y sus cariñosas simpatías, en nombre de todos los buenos hijos de Gáldar, con motivo del éxito de mis gestiones para que se ordenase por la Dirección General de Obras Públicas el estudio de la carretera de esa población al puerto de Sardina. El extraordinario regocijo producido por la orden para el estudio y formación del proyecto de la indicada vía, demuestra la importancia de ésta y lo mucho que ha de contribuir al desarrollo de intereses generales, cuya prosperidad constituye uno de mis mayores afanes. Correspondiendo, por tanto, al unánime deseo del vecindario de Gáldar y a los sentimientos que ha manifestado en honor mío, contraigo, con mucho gusto, para probarle mi sincera gratitud, el formal compromiso de acelerar cuanto sea posible los trámites que han de preceder a la subasta de las obras de dicha carretera...»

Pero el refranero castellano no desmiente sus aforismos: «las cosas de palacio van despacio»; el hombre propone y la Administración dispone. Estamos en septiembre de 1896, cuatro años antes de terminar el siglo, y don Fernando ha de escribir de nuevo, desde Bayona, a Rodríguez Bethencourt para informarle de nuevas gestiones encaminadas a lograr «la inmediata subasta de la carretera de Gáldar a Sardina; trámite que está pendiente de replanteo, y éste, a su vez, de una consulta al Ministerio de la Guerra». No olvida, en esta ocasión, León y Castillo su ingénita y connatural condición de político; aprovecha la oportunidad de esta carta para fijar la atención

de nuestro abuelo en los próximos comicios: «La elección de un diputado a Cortes por ese Distrito, que deberá verificarse el 27 —le dice sin rodeos—, tiene para nuestra política en Canarias singular significación e importancia; y aunque sé que usted y sus buenos amigos no necesitan explicaciones de ninguna especie para trabajar con decisión y entusiasmo, me permito significarle la necesidad de que echen el resto en la próxima contienda a fin de lograr, una vez más, la derrota de los contrarios».

Sin duda se «echó el resto». Don Fernando escribe de nuevo a Rodríguez Bethencourt, el 12 de octubre de 1896, para agradecer a los galdenses «el nuevo y brillante triunfo alcanzado por el partido liberal en ese Distrito». Como es sabido, León y Castillo era hombre capaz de pasar junto a un prado y ver crecer la hierba.

Pese a lo avanzado del proyecto, transcurrirían algunos años antes de que la villa de Gáldar pudiese festejar una de sus más justas aspiraciones. El siguiente cuadro permite resumir las vicisitudes de una obra cuyo dilatado proceso puso a prueba la tenacidad y la decisión de sus propulsores:

CARRETERA DE GALDAR A SARDINA	
<i>Trámite del proyecto</i>	<i>Fechas</i>
a) Inclusión Plan General ... ..	2 julio 1883
b) Proyecto técnico ... ..	16 abril 1885
c) Orden estudio del Proyecto ... ..	24 diciembre 1885
d) Aprobación estudio carretera ... ..	8 febrero 1886
e) Aprobación aumento gastos estudio ...	8 febrero 1887
f) Remisión Proyecto a Madrid ... ..	20 abril 1896
g) Aprobación definitiva proyecto ... ..	4 agosto 1896
h) Aprobación replanteo previo ... ..	21 junio 1897
i) Celebración subasta ... ..	22 septbre. 1897
j) Iniciación de los trabajos ... ..	29 diciembre 1897
k) Acta recp. y apertura tráfico ... ..	5 junio 1901
l) Recp. definitiva (en servicio) ... ..	25 novbre. 1902

El proyecto definitivo de esta obra estuvo a cargo del ingeniero don Orencio Hernández Pérez. Se iniciaba la vía a unos cincuenta metros pasado el puente del barranco de Gáldar, llamado de Tres Ojos, y su longitud hasta el muelle de Sardina era de 5.694,91 metros. Celebrada la subasta, se adjudicó la realización de la obra al contratista don Pedro Jiménez Domínguez, por la cantidad de 117.800 pesetas, con una baja de 12.830,87 pesetas en el presupuesto de contrata. El plazo de ejecución, de dieciocho meses, hubo de ser ampliado posteriormente en sesenta días, por dificultades surgidas con los propietarios de terrenos expropiados. El precio global de estas expropiaciones, incluido un estanque, se valoró en 28.462,73 pesetas. Dirigió las obras el autor del proyecto, auxiliado por su ayudante don Julián Cirilo Moreno. También intervino en este cometido el ingeniero aspirante don Enrique Sánchez Parazona. La vía quedó definitivamente abierta al tráfico cuando regentaba la Jefatura Provincial de Obras Públicas don Prudencio Guadalfajara.

¡Dieciocho años duró el proceso de esta carretera de sólo cinco kilómetros y medio, sin contar el tiempo transcurrido hasta su recepción definitiva por la Administración! «Laus Deo», exclamarían los galdenses al término de una obra que amenazaba con superar en duración, valga la hipérbole, a las del templo parroquial.



**V.—NUEVO  
DESCUBRIMIENTO DE  
SARDINA**



## 16. NUEVO DESCUBRIMIENTO DE SARDINA

**P**OR la flamante vía de acceso a Sardina empezaron a rodar los pesados carros cargueros, con su ancha caja rectangular, su doble lanza y alto pescante. A su paso dejaban briznas de paja, hojarasca de plataneras y el inconfundible aroma de las verdes piñas recién cortadas tras la visita del «marcador». Las bestias forzaban su andadura hostigadas por el látigo y las rudas voces del carretero. Al llegar a la pendiente final del recorrido, la doble paleta del freno chirriaba al friccionar sobre el rondel de las llantas.

La vida de estos carros no se extinguió con la llegada de los primeros camiones Leyland; a veces se cruzaban uno y otro vehículo en la carretera del puerto o llenaban sus panzas simultáneamente en los almacenes de empaquetado. Existe un documento autógrafo, firmado el 8 de mayo de 1903 por don Francisco Rodríguez Lorenzo, como representante de la casa Fyffes, en el que solicita

de la Alcaldía de Gáldar se le autorice a poner en condiciones de ser utilizado el camino vecinal «que en el kilómetro 40 de la carretera de Las Palmas a Agaete... sube al caserío que se extiende al pie de la Montaña», con el fin de que «transiten por él los carros de la casa inglesa que representa». La Administración municipal funcionaba con perfección y diligencia; sólo tres días después, el alcalde don Francisco Bautista pasaba el escrito a informe del ingeniero de Obras Públicas del Distrito.

Hasta bien entrada la segunda década del siglo no empezaron a rodar automóviles particulares o de servicio público por la nueva carretera. Quizá fueron los primeros el Exxes de M. Douglas Fenulet —conocido por el arbitrario sobrenombre «El Niño», a causa de sus facciones juveniles cuando llegó a Gáldar como apoderado de los negocios de Fyffes—; el Morris de don Juan del Río, cuyos neumáticos claveteados producían un ruido metálico al rodar sobre los guijarros de la calle; el Ford de don Santiago Rosas, y, más tarde, el de Juan Pedro. Este creó con su hermano Domingo una pequeña empresa automovilística, «La Unión», en activa competencia con el recién llegado de América Isidoro Guedes.

\* \* \*

Nuestra generación descubrió Sardina hacia los años veinte. Al pie de un acantilado de formación volcánica, la playa irregular, cóncava, de reducidas dimensiones y arena cenicienta, está limitada por una muralla que se extiende hasta el recodo final, donde se establecieron las primeras instalaciones náuticas y comerciales. El agua, ni transparente ni misteriosa, no incita a evocar aquella

por la que Caronte pasa con su barca en el cuadro del Museo del Prado. Descubrimos la playa de Sardina enmarcada entre rocas, desnuda, apacible, con rúbricas blancas de plumas en una atmósfera tornasolada de azules...

Nuestra primera imagen de Sardina fue la del baño en su playa. No muchos años después de que los vehículos de motor comenzaran su diario y asmático recorrido de la zona Norte de la isla, se incrementó la afluencia de bañistas a esta playa. Aguardaban éstos, impacientes, al «coche de horas» que, hacia media tarde, llegaba de Las Palmas. La espera, al costado de la plaza, cerca del Ayuntamiento, convertía el lugar en animada reunión de gentes de todas las edades. Algunos días el autobús se retrasaba. La natural inquietud de los bañistas contrastaba con la calma inalterable de Juan Rafael, ocurente y agudo cobrador de la empresa, cuya experiencia en la carretera le había enseñado que la prisa no es buena para quien tenga empeño en conservar la salud. Ajeno a la impaciencia de los viajeros, les advertía con sorna que el coche «necesitaba descanso»; la espesa columna de humo que despedía el sediento vehículo confirmaba el aserto.

Al fin se iniciaba la partida: calle Capitán Quesada, carretera de Agaete. Pasado el puente de Tres Ojos el autobús enfilaba la de Sardina. Fincas protegidas por cercas, barrancos pedregosos, tierras yermas, calizas. Una espesa nube de polvo se alza al paso del vehículo. Pronto se detendría junto a las cuevas que abren sus fauces al pie del acantilado.

Bajaban los viajeros la pendiente que conduce a la playa y se preparaban para el baño, al amparo de las quebraduras del terreno o tras el obstáculo que ofrecían

algunas barcas varadas en la arena reseca. En la muralla solían quedar rezagados ciertos «observadores»; condenaban con muda protesta el ancestral prejuicio que distanciaba a hombres y mujeres en el acto ritual, placentero, tan antiguo como el mundo, de abandonarse a la fresca caricia del océano. Otros, precavidos u osados, tomaban posiciones estratégicas al abrigo de algún cercano arrecife y desde allí echaban al vuelo su fantasía, agradecidos al agua y al alisio que, astutamente confabulados, ejercían su acción testimonial sobre la frágil envoltura de púberes y quiméricas turgencias.

Otra curiosa imagen de nuestro encuentro con Sardinia tiene un acentuado sabor marinero. Unas inquietas barcas faenaban frente a la costa. A veces fingían zozobrar bajo las ondas azules, para surgir de nuevo a la superficie. Su trabajo consistía en echar los trasmallos en espacios y zonas determinadas. Pero, ¿Quién les guiaba en aquella operación de captura? ¿Cómo no erraban nunca en la localización de bancos y bajíos? Pronto descubrimos el «misterio». Desde lo alto del respaldo rocoso que domina la rada, un grupo de expertos les señalaba los movimientos del pescado, siguiendo la sombra compacta que sólo desde su atalaya podía distinguirse.

El regreso a Gáldar se hacía entre dos luces. El viejo automóvil amarillo, abierto por los costados a una ventilación excesiva, buscaba su estrecha cochera de la calle Guaires, donde la destreza de Juan Oliva lo introducía con la misma facilidad que los costaleros andaluces calculan milimétricamente las dimensiones de los grandes «pasos» procesionales.

Los excursionistas se derramaban en grupos y la noche caía lentamente sobre la ciudad. Los laureles de la

plaza se poblaban de sombras violáceas al proyectarse en su fronda la luz violenta del acetileno. Poco antes había dejado de escucharse el confuso murmullo de los pájaros.

\* \* \*

Atrás había quedado Sardina, envuelta en sombras. Solitaria, sin voces humanas, sin ruido de remos en las aguas dormidas. Rada, playa; no puerto. El progreso de la isla, la mejora de las comunicaciones interiores, los zarpazos de la guerra europea en otras latitudes habían precipitado su ocaso. Desaparece la Ayudantía de Marina y se retira, por innecesaria, la presencia del contra maestre, último vestigio de lo que había sido Distrito marítimo.

Los vaporcitos «Gomera» y «Fuerteventura», en viaje desde Tenerife, rindieron aún, durante algún tiempo, homenaje al puerto en que tantas veces habían fondeado. Visita sentimental al viejo abuelo valetudinario. Visita romántica, de cortesía, que también acabó por extinguirse.

El falso paréntesis de actividad que alumbró para Sardina durante la segunda guerra mundial fue sólo un destello, una frustrada ilusión. Último esfuerzo desesperado de una estación marítima que ya no tenía puesto en las cartas de navegar.





## VI.—ANEXOS



## A N E X O S

LA documentación utilizada en este trabajo se refiere, fundamentalmente, a la construcción del puerto de Sardina, al ramal de carretera que le comunica con Gáldar, al desarrollo y actuación de las instituciones navales que allí existieron y a las personas que, de una u otra forma, intervinieron en cualesquiera de estos factores.

De las cartas que conservamos destacan tres grupos: las que escribiera don Fernando de León y Castillo a don Luis Rodríguez Bethencourt en relación con las obras del puerto, las que le dirigiera dándole cuenta de sus gestiones sobre el estudio, subasta y realización del trozo de carretera y algunas otras en las que se alude a la declaración de Sardina como Puerto de Interés General. A veces, en estas cartas salen a relucir cuestiones que apenas se refieren al tema principal, pero siempre están relacionadas con el interés de la villa.

Se trata, por así decirlo, de una correspondencia «uni-

lateral», ya que, lamentablemente, no conocemos las cartas del señor Rodríguez Bethencourt al político canario. Sólo por lógica deducción hemos de suponer su contenido, y por algunos borradores que deliberadamente suprimimos, no con propósito de mutilación caprichosa de esta correspondencia sino por atenernos a la existencia de unas cartas que realmente fueron cursadas y no a proyectos o borradores cuya definitiva redacción ignoramos.

No se pretende transcribir textos exhaustivos, sino una muestra del diálogo a distancia entre dos personas que se habían comprometido a lograr para Gáldar la realización de sus aspiraciones.

Independientemente de esta correspondencia consideramos interesante transcribir otros documentos relacionados con la cuestión que nos ocupa.

## CARTAS DE LEÓN Y CASTILLO A RODRÍGUEZ BETHENCOURT

### *Puerto*

«El Ministro de la Gobernación.—Particular.—Abril 8/87.  
Mi estimado amigo: Enterado de los deseos que me expresa V. en su atenta carta del 22, considero conveniente que me envíe V. con la brevedad posible una solicitud para las Cortes pidiendo se declare a ese puerto de interés general, fundada y razonada, con la mayor suma de datos, para que pueda apoyarla, al hacer su presentación al Congreso, el Diputado a quien yo confiera este encargo.—Por lo demás, cuente V. con que he de influir por todos los medios que estén a mi alcance para el buen éxito de la pretensión, pues á parte del interés que me inspiran los asuntos de esas Islas, V. ya sabe que tiene siempre mucho gusto en complacerle su afmo. amigo.»

«El Ministro de la Gobernación.—Particular.—Mayo 8/87.  
Mi estimado amigo: Con su atenta carta de 20 del próximo pasado Abril, he recibido la instancia duplicada que ese Ayuntamiento dirige á las Cortes en solicitud de que sea declarado de interés general el puerto de Sardina.—Procuraré que la petición no quede olvidada en el Congreso, donde la presentará y apoyará uno de los diputados amigos míos.—Cuando haya alguna novedad importante respecto de este asunto, tendrá el gusto de comunicarla a V. su afmo. amigo.»

«Embajada de España.—París 19 noviembre 1907.—Mi querido amigo: Desde que recibí su carta no he dejado de ocuparme de los dos asuntos a que se refiere.—He vuelto a reiterar a los dos Ministros mi interés en ello... Respecto a las oficinas de Puertos Francos se ha pedido que se ejecute el acuerdo del puerto habilitado; pero hay dificultades y vuelvo a insistir.—Sobre este asunto ha debido escribir a V. el Sr. Pérez del Toro.—He detenido esta carta algunos días para poder mandarle el retrato que V. me pedía y que adjunto le envío con mucho gusto, repitiéndome suyo afmo. amigo.»

(Durante su permanencia como embajador de España en París, don Fernando dirige también algunas cartas a don José Bethencourt y Reyna en relación con las obras del puerto de Sardina. En 18 de octubre de 1898 le informa:

«Ruego a V. que tenga la bondad de participar a los amigos que firman con V. la atta. carta del 8 del corriente, que he recomendado con todo interés al Ministro de Fomento el remate de la prolongación del muelle de ese puerto.—Sírvase saludar en mi nombre a dichos amigos y V. que sabe que es suyo affmo.»

Seis meses después le confirma:

«He hecho con el mayor interés la recomendación que V. desea referente a la subasta de las obras del muelle de Sardina y me alegraré de veras que esta recomendación dé los resultados que se desean.—Mientras tanto, queda de V. affmo. amigo.»)

### *Ramal de carretera*

La concesión, subasta y construcción del trozo de carretera, de cinco kilómetros y medio, que une Gáldar con Sardina dio lugar a una nutrida correspondencia entre los señores León y Castillo y Rodríguez Bethencourt. Reproducimos algunas de las cartas en que el político canario informaba a don Luis Rodríguez sobre el proceso de aquel ramal:

«Madrid 15 diciembre 1885.—Mi querido amigo: Contesto su atenta carta del 22 de Noviembre, teniendo el gusto de manifestar a V. que trabajaré con verdadero interés para que se expida en un breve plazo por la Dirección de

Obras Públicas la orden para el estudio del ramal de carretera de esa Villa al puerto de Sardina.—Desea complacer a V. y se repite suyo afmo. amigo.»

«Madrid 31 Diciembre 1885.—Mi estimado amigo: Con el mayor gusto remito a V. el adjunto B.L.M. que he recibido del Director de Obras Públicas, como resultado de la recomendación que le hice para que ordenara el estudio de la carretera de esa Villa al puerto de Sardina, según los deseos manifestados en la atenta carta de V. de 22 de Noviembre.—Queda de V. como siempre afmo. amigo.»

«Madrid 31 Enero 1886.—Mi estimado amigo: Con vivísima satisfacción he recibido la atenta carta de V. de 7 del actual y la que con ella se ha servido remitirme, suscrita en la misma fecha por las personas más notables de esta (sic) Villa, expresándome su reconocimiento y sus cariñosas simpatías, en nombre de todos los buenos hijos de Gáldar, con motivo del éxito de mis gestiones para que se ordenase por la Dirección General de Obras Públicas el estudio de la carretera de esa población al puerto de Sardina.

El extraordinario regocijo producido por la orden para el estudio y formación del proyecto de la indicada vía demuestra la importancia de ésta y lo mucho que ha de contribuir al desarrollo de intereses generales cuya prosperidad constituye uno de mis mayores afanes.—Correspondiendo, por tanto, al unánime deseo del vecindario de Gáldar, y a los sentimientos que ha manifestado en honor mío, contraigo con mucho gusto, para probarle mi sincera gratitud, el formal compromiso de acelerar cuanto sea posible los trámites que han de preceder a la subasta de las obras de dicha carretera, proponiéndome conseguir que se termine su construcción en un plazo relativamente breve. Ruego a V. se sirva hacerlo constar, en la forma que lo crea oportuno, como contestación a los señores firmantes de la carta que ha tenido la bondad de enviarme adjunto a la suya citada, y acepte con este motivo las seguridades de afectuosa consideración y distinguido aprecio, que le reitera su buen amigo.»

Desde Bayona, y en cartas con membrete de Diputado a Cortes por Las Palmas, don Fernando se dirige en dos nuevas ocasiones al señor Rodríguez Bethencourt:

«Angles prés Bayonne, 13 Sbre. 1896.—Mi estimado amigo: He recomendado con el más vivo interés al Ministro de Fomento y al Director General de Obras públicas la inmediata subasta de la carretera de Gáldar a Sardina, trámite que está pendiente del replanteo, y este, a su vez, de una consulta que precisa hacer al Ministerio de la Guerra...»

«Angles prés Bayonne, 12 octubre de 1896.—Mi muy estimado amigo: Tenga V. la seguridad de que no echaré en olvido el asunto relativo a la carretera de Gáldar á Sardina, que, como V. sabe, he recomendado con el mayor interés al Director General de Obras públicas y al Ministro de Fomento, para ver si en un plazo breve se subastan y comienzan las obras.—Mucho le estimaría que hiciese presente mi profundo agradecimiento á los buenos amigos de esa Ciudad que tuvieron la bondad de telegrafiarne felicitándome por el nuevo y brillante triunfo alcanzado por el partido liberal en ese distrito.—Y con mi sincero reconocimiento por la eficacia conque ha cooperado V. a ese triunfo, me repito como siempre suyo afmo. amigo.»

## OTROS DOCUMENTOS

### *Establecimiento del Distrito marítimo de Gáldar*

En la Colección Legislativa de la Armada, fecha 16 de noviembre de 1859, página 1090 (Comandancias Militares), se inserta una Resolución por la que se establece el Distrito Marítimo de Gáldar, al Norte de la isla de Canaria. Su texto es el siguiente:

«Excmo. Sr.: He dado cuenta á la Reina (Q.D.G.) de la carta de V.E. núm. 1603, de Octubre último, referente al establecimiento de un Distrito marítimo en Gáldar, al Norte de la isla de Canaria, que comprenda los pueblos de Agaete, Arucas, Aldea de San Nicolás y Mogán, a la supresión del de Fuerteventura, dejando en su lugar una Subdelegación, y á la necesidad de señalar gratificación de escritorio á los Subdelegados de la Gomera y Garachico, por lo insignificante de los emolumentos que recaudan como Capitanes de puerto; cuyas reformas propone el Comandante principal de Marina de aquellas islas, y V.E. inserta en su citada comunicación; remitiendo a la vez los estados de la revista de inspección pasada á aquellas Matrículas: impuesta S.M., y oído el parecer de la Junta Consultiva de la Armada, se ha dignado resolver se proceda, desde luego, á las alteraciones propuestas, y que el expresado Comandante principal, manifieste la gratificación que en su concepto sea equitativo señalar a los referidos Subdelegados de La Gomera y Garachico.—De R. Orden lo digo a V.E., para su conocimiento y efectos consiguientes.—Dios guar-

de a V.E. muchos años, Madrid 16 de Noviembre de 1859.  
Mac. Crohon.—Sr. Capitán general del Departamento de  
Cádiz.»

### *Estadística Comercial*

La Oficina de Registros del Puerto Franco, con sede en Santa Cruz de Tenerife, dirige un escrito a la Alcaldía de Gáldar, en 21 de diciembre de 1860, por el que se le encomienda la formación de la Estadística Comercial. El municipio quiso eludir este cometido, quizá por lo que tenía de laborioso y delicado. Sin embargo, hubo de asumirlo, como se deduce de la siguiente documentación:

«La Dirección General de Aduanas y Aranceles, en 9 del corriente mes, me ordena q. desde 1.º de Enero pmo. se han de implantar en estas Islas los nuevos trabajos de Estadística Comercial; y no existiendo en ese Pueblo ningún empleado del Gobierno, de acuerdo con el Sr. Admor. pral. de Hcda. pública, y de conformidad con lo dispuesto por la Superioridad se encarga a V. el desempeño de esos nuevos trabajos, de suma importancia para el servicio, acompañándole cuatro Estados (modelos) con las Notas q. se servirá V. estudiar pra. el mejor acierto. Conservando otros modelos.»

«Esto se entiende para cuantos efectos se embarquen y desembarquen por el Pto. de Sardina, y lo mismo acerca de los buques q. entren y salgan en él.»

«En su consecuencia, formará V. cuatro Estados... En cuanto al del n.º 1.º se previene q. p.ª la conducción de toda clase de mercancías q. se embarquen por ese Puerto p.ª este Puerto, u otra de las Islas, es obligatorio, presenten a V. los cargadores, factura duplicada en q. se exprese el n.º de los bultos, su peso, clase, pormenor, unidad, valor y destino y autorizadas por V. conservará una p.ª redactar el Estado de salida, y la otra la llevará el Patrón al Jefe de la Oficina donde va... Distinguiendo los cargadores, en

## PROVINCIA DE LA GRAN CANARIA,

DE TERCERA CLASE.

Comandante, D. Pedro del Castillo y Werterling, Teniente de navío de 1.ª clase.

## Distritos.

*Lanzarote, de 2.ª clase.*

Ayudante, D. Ramon Paez y Fernandez, Alférez de navío, graduado, retirado, en comision.

*Gallár, de 2.ª clase.*

Ayudante, D. Francisco Rodriguez Reyes, Particular, en comision.

**DEPARTAMENTO DE FERROL.**

El Capitan general del Departamento.

JEFE DEL NEGOCIADO DE LA INSCRIPCION MARÍTIMA, JURISDICCION,  
PUERTOS Y COSTAS.

Sr. D. Eduardo Urdapilleta y Maldonado, Capitan de navío.

## PROVINCIA DE FERROL,

DE SEGUNDA CLASE.

Comandante, D. José Rey y Suarez, Capitan de fragata.

Ayudante, D. Benito Muñiz y Nogueira, Teniente de navío, graduado.

## PROVINCIA DE LA CORUÑA,

DE PRIMERA CLASE.

Comandante, Sr. D. José Lopez y Seoane de Paró, Capitan de navío.

Segundo, D. Felipe Menendez y Perez Acevedo, Capitan de fragata.



otras facturas, las mercancías extranjeras, de las coloniales y del Reino, con la debida separación.»

«Con respecto a la unidad de medida adoptada, es p.º todo; el quintal, ya sean géneros de hilo, algodón, lana, maíz, losetas de piedra, frutas verdes, secas, etc., etc....»

«Por lo q. hace a la entrada y salida de buques, carga- dos o en lastre... encarga la Dirección se tenga mucho cui- dado de enterarse bien, del n.º de toneladas de carga y des- carga, y de sus tripulantes; dirigiéndose a su Ayudante de Marina p.º q. le auxilie y proporcione los datos q. no le hayan dado con veracidad los Patronos de los buques del cabotage, p.º q. sea una exacta verdad...»

Este escrito, firmado por el Interventor principal don Santiago Amarizat fue acogido de muy mala gana en el Ayuntamiento de Gáldar. Nada pudo hacer, sin embar- go, el municipio pues, como hemos dicho, la Administra- ción Principal de la Hacienda Pública insistió en forma enérgica y terminante:

«Se ha recibido la comunicación de V. de 29 Diciembre último, en la que manifiesta las razones que cree asistirle en su favor para que se le exima del trabajo que se le ha encomendado sobre Estadística Comercial; y en su vista debe decirsele q. aunque está nombrado expendedor de pa- pel sellado y efectos timbrados de ese partido D. Francis- co Rodríguez Reyes, no ha sido posesionado por no haber terminado la fianza con que ha de garantizar dicho encar- go, por lo que continúa V. como Alcalde de esa villa des- empeñando el indicado cometido, y por falta de empleados de estancadas obligado también á llevar el servicio de puer- tos francos en los términos que se le tiene explicado por el Interventor de Registros con arreglo a lo dispuesto por la Dirección Gral. de Aduanas.—Siento, pues, no poder re- levar a V. del mencionado encargo por ahora, recomen- dándole de nuevo lo evacúe con sugestión a las instruccio- nes que se le tienen dirigidas.—Dios gue. á V. ms. as.—Sant- a Cruz de Tenerife 7 de enero de 1861.—Juan Valls.—Se- ñor Alcalde de Gáldar (Canaria)».

## *Proyecto de muelle para Sardina*

El 10 de noviembre de 1863 firma el Documento número 1 correspondiente al «Proyecto de un muelle para la rada de Sardina en la villa de Gáldar, isla de Gran Canaria», su autor el Ingeniero Jefe de 2.<sup>a</sup> Clase don Juan de León y Castillo. Se trata de un estudio primorosamente elaborado, tanto en lo que se refiere al aspecto literario como a la exactitud y precisión de los factores técnicos. La extensión de esta Memoria descriptiva nos obliga a transcribir únicamente su primera parte: «Objeto y necesidad del muelle»:

«La rada de Sardina al NO de la isla de Gran Canaria, ha sido en todos tiempos el puerto de unión de las dos islas de Tenerife y Gran Canaria. Situado este puerto en frente de Santa Cruz de Tenerife y a 38 millas de distancia, que se recorren en 4 ó 5 horas con la brisa, que es el viento reinante en esta latitud, próximo a las importantes villas de Gáldar y Guía, y con un fondeadero seguro y cómodo, es y ha sido siempre, el punto de exportación de los frutos, que tan abundantemente produce la parte norte de la Isla y que casi en su totalidad se consumen en la capital de la provincia.»

«Si hasta ahora se ha beneficiado del tráfico con exposición de las personas y con pérdidas y averías de los productos, puesto que en la rada no había desembarcadero, este estado no puede continuar por más tiempo. Las transacciones se aumentan cada día, las comunicaciones con Santa Cruz siguen el progreso general que se experimenta en las islas; y si hoy se advierte este adelanto, por decirlo así, espontáneo, porque nada ha venido a favorecerlo, mayor ha de ser cuando se termine la carretera de 2.<sup>o</sup> orden de Las Palmas a Agaete por Guía y Gáldar, obra ya en construcción y que atraerá al puerto de que tratamos la mayor parte del tráfico y movimiento que hoy, por falta de vías de comunicación, se verifica por el muelle de Las Palmas.»

«Hay otras razones poderosísimas que prestan valor e importancia á esta rada, y que interesan directamente al Estado. Separadas las Islas por anchos y hasta peligrosos brazos de mar, la acción benéfica de la Administración se hace sentir muy débilmente en todas menos en la de Tenerife. Es necesario pues, procurar por todos los medios el disminuir las dificultades de las comunicaciones entre esta y las otras, anular hasta donde alcancen las fuerzas estos brazos de mar; en una palabra, hacer de todas las Islas una sola por medio de comunicaciones fáciles y seguras. Bajo este punto de vista una de las obras más necesarias, y de más fecundos resultados es un muelle en la rada de Sardina. La travesía entre Santa Cruz y esta rada es de 4 ó 5 horas en buque de vela y de 3 á 4 en vapor, cuando con Las Palmas es muy insegura con los primeros y de doble tiempo con el segundo medio de transporte.»

«Ahora bien, si se facilitan estos viajes con un muelle de desembarco que se puede unir muy fácilmente con la carretera ya mencionada, por un ramal que vaya de Sardina á Gáldar, entonces las comunicaciones de Tenerife y Canaria serán muy frecuentes, y podrá decirse que una y otra Isla son una misma.»

«Tan evidentes son las razones que lijeramente he apuntado, tan convencida de los grandes resultados que se deben esperar de la obra está la villa de Gáldar, el pueblo más directamente interesado en esta cuestión, que sin recurrir ni pedir auxilios a las demás localidades que han de reportar ventajas de esta mejora, solicitó del Gobierno de S.M. (q.D.g.) la construcción de un muelle en la rada de Sardina, comprometiéndose á abonar el 50 por 100 del presupuesto. Acogida favorablemente esta petición, y aprobado el anteproyecto de las obras, procedía el redactar su proyecto. Este es el trabajo que tengo la honra de elevar á la aprobación superior.»

### *Nombramientos y distinción*

«Don Joaquín de Villalba, Caballero de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, Capitán de Fragata de la Real

Armada, Comandante Militar de Marina de la provincia de Canarias, Juez de Arribadas de la misma, y Privativo de la Conservación de Montes y Aumento de Plantíos de su comprensión.— Por quanto he tenido por conveniente al mejor servicio de S.M. y del público, que en el Puerto de Gáldar y su comprensión «marítima», haya un Alcalde de Mar en clase de Segundo, concurriendo las circunstancias que se requieren al efecto en Dn. Franc.º Lorenzo Vázquez, vecino de dicho Pueblo de Gáldar, le elijo y nombro por tal Segundo Alcalde de Mar, del referido Puerto y su comprensión, para que desempeñe este empleo con las atribuciones que le competen, y por tanto: pido y encargo a los Sres. Jueces y demás no sugetos a mi jurisdicción, y mando a todos los individuos de esta reconozcan al expresado Dn. Franc.º Lorenzo Vázquez por tal Segundo Alcalde de Mar del anunciado Puerto, guardándole y haciéndole guardar el fuero y prerrogativas q. le corresponden, á cuyo fin le despacho el presente título firmado de mi mano y sellado con el escudo de mis armas en esta Villa, Puerto y Plaza de Sta. Cruz de Santiago de Tenerife á nueve de Enero de mil ochocientos treinta.—Joaquín de Villalva.»

«Don Alfonso XII, Rey Constitucional de España.—Por cuanto en atención a las circunstancias que concurren en don Francisco Rodriguez Reyes, piloto particular, graduado de Alférez de Fragata. He venido en conferirle por resolución de veinte de Marzo del año actual la graduación de Alférez de Navío.—Por tanto mando a los Oficiales generales y particulares de todos los Cuerpos de la Armada, a los de todas las Armas e Institutos del Ejército, Intendentes, Ministros, Autoridades y funcionarios de otros ramos, reconozcan al referido Don Francisco Rodriguez Reyes por tal Alférez de Navío graduado.—A fin de que se le guarden y hagan guardar todas las honras, preeminencias y exenciones que según esta clase le pertenecen; y que presentado que sea este Dspacho, firmado por Mi, y refrendado por el Ministro de Marina, con el Cúmplase del Presidente de la Junta Superior Consultiva del ramo al Jefe de la Sección de Contabilidad disponga se tome razón en la Intervención Central y anote lo conveniente.—Dado en Pa-

lacio a veinticuatro de Marzo de mil ochocientos setenta y nueve.—Yo el Rey.—Francisco de Paula Paris.—Ministerio de Marina.»

«Don Alfonso XIII por la gracia de Dios y la Constitución, Rey de España y en su nombre y durante su menor edad la Reina Regente del Reino.—Por cuanto en atención a lo prevenido en los Estatutos de la Orden del Mérito Naval y atendiendo al contraído por vos el Piloto graduado de Alférez de Fragata don Francisco Rodríguez Reyes, como comprendido en el Real Decreto de Gracias de veintitrés de junio último.—He venido en concederos la Cruz de primera clase de la Orden del Mérito Naval, con el uso del distintivo blanco señalado en el artículo 3.º de los mencionados Estatutos para la recompensa de servicios especiales. Por tanto, mando a los Oficiales generales... os reconozcan y tengan por tal Caballero de Primera Clase, de dicha Orden del Mérito Naval...—Dado en Palacio a catorce de Diciembre de mil ochocientos ochenta y seis.—Yo la Reina Regente.»

### *Restablecimiento de la Ayudantía de Marina*

Con fecha dieciocho de octubre de mil novecientos veinte, el alcalde de Gáldar, don Francisco Rodríguez Lorenzo, dirige al Ministerio de Marina y a la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima sendos escritos en los que solicita el restablecimiento del suprimido Distrito marítimo. Transcribimos únicamente el dirigido al Ministro, pues se trata de un solo texto con pequeñas variantes:

«Excmo. Sr. Ministro de Marina.—El Ayuntamiento de Gáldar, Isla de Gran Canaria, y por acuerdo del mismo el Alcalde que suscribe, ante V. E. comparece y atentamente expone: Primero.—Que como consecuencia de la Guerra Europea, el comercio de exportación de esta Ciudad sufrió una enorme crisis, quedando casi por completo paralizado el tráfico marítimo de su puerto denominado de Sardina, no obstante figurar antes de la aludida guerra, con un

movimiento superior a todos los de este Archipiélago, excepto los de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. Segundo.—Fundado V. E. en tal razón comunicada por el Sor. Comandante de Marina de Las Palmas, al Ministerio del digno cargo de V. E., se dictó la R. O. de 3 de mayo de 1919, suprimiendo este Distrito marítimo. Tercero.—Terminada la Guerra Europea, comienza el restablecimiento del tráfico de este Pto. de Sardina, a la vez que tropieza con numerosas dificultades nacidas de la supresión del Distrito Marítimo, dificultades que frecuentemente dan lugar a verdaderos conflictos de orden público, al ver este vecindario y el de los pueblos cercanos, que los productos de esta comarca encuentran a cada momento insuperables dificultades para ser trasportados a otros sitios. Por las razones expuestas, el Alcalde que suscribe, en nombre del Ayuntamiento de Gáldar. Suplica a V. E. se digne restablecer el Distrito marítimo de Gáldar, suprimido en circunstancias especiales por R. O. de 3 de mayo de 1919. Es justicia que el Ayuntamiento de Gáldar espera obtener de la notoria rectitud de V. E. cuya vida guarde Dios muchos años».

Tras un extenso e interesante expediente, que se conserva en el Archivo de Marina de Viso del Marqués (Ciudad Real), la petición del Ayuntamiento de Gáldar fue desestimada. Dice así la resolución:

«Ministerio de Marina.—Estado Mayor Central.—Madrid, 26 de enero de 1921.—Al Sr. Almirante Jefe del E. M. Central.—Excmo. Señor.—Vistas las instancias elevadas por el Ayuntamiento de Gáldar, isla de Gran Canaria, en súplica de que se restablezca en aquella localidad la suprimida Ayudantía de Marina; S. M. el Rey (q. D. g.), conformándose con lo informado por la Dirección General de Navegación y Pesca y Estado Mayor Central, ha tenido a bien desestimar lo que se solicitaba en las expresadas instancias, por no considerar conveniente el restablecimiento de la indicada Ayudantía. De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos.—Dios guarde a V. E. muchos años.»

# INDICE ONOMASTICO



## INDICE ONOMASTICO

### A

Abreu Galindo: 29-30, 32, 35-36.  
Acevedo, Fray Esteban de:  
117.  
Afonso: 42.  
Aguiar, Matías: 81.  
Aguilar, Francisco Xavier de:  
98.  
Aguilares: 38.  
Alamo, Agustín: 82.  
Alamo, Pedro: 82.  
Alemán: 42.  
Alemán, Bartolomé: 78.  
Alemán, José: 108.  
Alemania, Juan de: 69.  
Alfonso V: 14.  
Algaba, Pedro del: 14-15.  
Alvarez Rixo: 77-78, 87.  
Alzola, José Miguel: 119.  
Amancio, Salvador: 78.  
Andamana: 36.  
Angelito: 78.  
Aranda, Conde de: 41.  
Argüello: 38.  
Ariñez: 49.  
Ariñez, Pedro Tomás de: 40.

Arletl, Teniente: 123.  
Armas y Ximénez del Valle,  
Benigno de: 16.  
Artiles, Joaquín: 46.  
Atchirry, Roberto: 126.  
Atidamana: 36.  
Atindana: 36.  
Avarizat, Santiago: 79.

### B

Barreto: 42.  
Batllori y Lorenzo, José: 100.  
Batllori y Parera, José: 102,  
107.  
Bautista, Francisco: 140.  
Bazán, Alvaro de: 112.  
Beltraneja, Juana la: 14.  
Benítez, Christóbal: 118.  
Bentejuí: 37.  
Bermúdez, Juan: 14, 30-31.  
Bernáldez, Andrés: 29.  
Betancor, Andrés de: 15.  
Betancor, Maciot de: 15, 26,  
38.  
Betancort Pinto, José: 107.  
Betancort y de Reyna, Fran-  
cisca: 109.

Betancort Reyna, José: 107, 125.  
Bethencoures: 38.  
Bethencourt, Arriete de: 94.  
Bethencourt Hernández Pinto, José Ant. del Espíritu Santo: 97-98.  
Bethencourt, Juan de: 26.  
Bethencourt, Luisa de: 38.  
Bobo», «Antonio el: 55-56.  
Bolaños: 49.  
Bolaños, Eusebio: 78.  
Bonaparte, José: 87.  
Bónnet Suárez, Sergio F.: 40, 42.  
Branciforte, Marqués de: 86.  
Brandán, San: 26.  
Bravo: 102.  
Bustillo, José M.<sup>a</sup> de: 17.

## C

Caballero, Cristóbal: 78.  
Caballero de Rodas: 88.  
Cabrera: 10.  
Cairasco, Mateo: 69.  
Caixal, Canónigo: 49.  
Camacho y P. Galdós, Guillermo: 69.  
«Canarién»: 32.  
Cánovas, Francisco: 109-110.  
Carlos I: 94.  
Caronte: 141.  
Carvajal, José: 50.  
Carvajales: 38.  
Castillo, Juan: 78.  
Castillo, Pedro Agustín del: 32.  
Castillo y Westerling, Pedro del: 102-103.  
Castrillo: 49.

Castyllo, Francisco: 107.  
Catalina, Juan: 56.  
Claret, P. Antonio María: 49-50-51.  
Clavijo, Salvador: 98.  
Clavijo y Pló, Francisco: 132.  
Clavijo y Pló, José: 108, 110.  
Codina, Obispo: 50.  
Córdoba: 88.  
Corral, Roque: 78.  
Correa, Jorge: 14.  
Crohon, Mac: 154.  
Cúllen del Castillo, Pedro: 31.

## CH

Cherino: 42.

## D

Delgado, Cristóbal: 78, 81.  
Delgado, Familia: 79.  
Domínguez, Antonio Miguel: 108.  
Domínguez, Juan: 108.  
Domínguez, Miguel: 56.  
Doramas: 37.  
Dulce: 88.

## E

Eduardo, Antonio José: 16.  
Eduardo, Diego Nicolás: 16.  
Enrique IV: 14.  
Espartero: 43.  
Espinosa, Fray Alonso de: 32.  
Estrella, Lorenzo: 69.

## F

Falcón: 49.  
Falcón, Marcos: 118.  
Fenulet, M. Douglas: 140.  
Fernández Cerón, Martín: 39.

Fernández de Padilla, Lorenzo: 15.  
Fernández de Trexo, Margarita: 38.  
Fernando el Católico: 37.  
Fernando VII: 46.  
Fleury, Jean: 94.  
Floridablanca: 41.  
Frías, Obispo: 38.  
Fyffes: 79, 123, 126, 130, 139-140.

## G

Galindo Rodríguez, Mateo: 107.  
Galindo Rodríguez, Juan: 108.  
García Guerra, Tomás: 125.  
García Venero, Maximiano: 24, 32.  
García, Patricio: 16.  
Gil, Matías: 108.  
Godoy, Manuel: 86.  
Gómara: 32.  
González Brabo: 88.  
González, Cristóbal: 81.  
González García, Francisco: 108.  
González, Gregorio: 108.  
González, José: 81.  
González, Juan: 81.  
González, Luis: 78.  
Gordillo, Francisco: 98.  
Grimón: 38.  
Grúa y Branciforte, Miguel de la: 86.  
Guadalfajara, Prudencio: 136.  
Guanarteme, Fernando: 31, 37, 54.  
Guayarmina: 38.  
Guedes, Isidoro: 140.  
Guerra, Bartolomé: 78.

Guerra, Fernán: 30.  
Guillén, Francisco: 57.  
Gumidafe: 36.  
Gutiérrez, Federico: 51.  
Guzmán, Catalina de: 38.  
Guzmanes: 38, 49.

## H

Hamilton, Lady: 102.  
Henríquez, Antonio: 108.  
Hernández, Catalina: 38.  
Hernández, Juan: 78.  
Hernández Pérez, Orencio: 126, 136.  
Herodoto: 13.  
Herrera, Diego de: 29.

## I

Isabel I: 25, 29.  
Isabel II: 49.

## J

Jacocon Guanarteme, Armide: 15.  
Jaimez de Sotomayor, Alonso: 30, 38.  
Jiménez Domínguez, Pedro: 136.  
Juan Pedro: 140.  
Juan Rafael: 141.  
Juliana, Antonio: 56.

## L

Lemus: 86.  
León y Castillo, Fernando de: 123-124-125, 131-132-133-134-135.  
León y Castillo, Hermanos: 119.

León y Castillo, Juan de: 123-124, 132-133.  
López Fernández, Manuel: 109-110.  
López Martín, José: 47-48.  
López de Toro, José: 14.  
López del Valle, Mateo: 50.  
Lorenzo, Justiniano: 108.  
Lorenzo, Severino: 107, 122.  
Lorenzo Vázquez de Figueroa, Francisco: 40, 42-43, 56-57, 97-98, 102, 106.  
Luján Pérez, José de: 53, 87.

*M*

Maninidra, Pedro de: 38.  
Manrique, Agustín: 118.  
Marín y Cubas: 32.  
Martel: 10.  
Martín, Cristóbal: 75.  
Martín, Juan: 108.  
Martín, Mateo: 108.  
Martín de Guzmán, Celso: 38-39.  
Martín Ríos, Diego: 97.  
Martínez de Escobar, Bartolomé: 87.  
Martínez de la Rosa: 103.  
Mauricio Ruiz, Antonio: 108.  
Mederos: 49.  
Mederos Jorge, Francisco: 108.  
Medina, Angel: 82.  
Medina, Antonio: 82.  
Medina, Isidro: 81.  
Medina y Tobar, José: 108.  
Mendoza: 49.  
Merino, Estebana: 102.  
Miranda: 42.  
Molina: 49.  
Montpensier, Duque de: 88.

Morales, Bartolomé de: 111.  
Morales Padrón, F.: 74.  
Morales, Tomás: 61.  
Morán, Fray Valentín: 86.  
Moreno, Julián Cirilo: 126, 136.  
Muxica: 49.  
Muxica y Moreo, Antonio, 118.

*N*

Napoléon: 88.  
Nebrija, Antonio de: 25.  
Nova, Juan: 82.  
Novaliches, Marqués de: 88.  
Nuez, Antonio de la: 81.  
Nuez, Federico de la: 81.  
Núñez de la Peña: 32.

*O*

O'Donnell: 88.  
Ogeda, Ignacio: 108.  
Ojeda, Valentín: 96.  
Oliva, Juan: 142.  
Orihuela: 42.  
Ortega, Alonso: 53.

*P*

Padrón, Fray Ildefonso: 46.  
Padrón, Martín: 78.  
Páez Rodríguez, Ramón: 106.  
Palencia, Alonso de: 10, 13-14.  
Paula y Mellado, Francisco de: 41, 67.  
Pavía, Manuel: 88.  
Paz, Miguel María: 108.  
Paz Peraza: 132.  
Paz Quesada, Augusto: 108.  
Paz Quesada, Manuel: 108.  
Peraza, Inés: 29.  
Perdomo: 42.

Perdomo de Bethencourt,  
Juan: 94.

Pérez, José: 82.

Pérez Vega, Cristóbal R.: 47.

Pineda y Bethencourt, Agus-  
tín de: 40.

Pineda, Diego de: 50, 118.

Pineda Jerónimo de: 38.

Pinedas: 38, 49.

Pinto de la Rosa, José M.<sup>a</sup>:  
10, 97.

Ponce, Antonio: 118.

Ponce, Manuel de: 118.

Ponce de León: 10.

Porrúa, Antonio: 109-110.

Prim: 89.

## Q

Quesada: 49.

Quesada, Antonio de: 118.

Quesada, Esteban de: 118.

Quesada Mauricio, José: 108.

Quintana: 10, 42, 49.

Quirós, P.: 46.

## R

Ramírez, Juan: 107.

Ramírez Suárez, Juan: 40.

Ramón Rodríguez, Juan: 108.

Ramos, Francisco: 57, 82, 107.

Ramos, Juan María: 82.

Regalado López, Ramón: 109-  
110.

Reina Castiza: 88.

Rejón, Juan: 14-15, 30-31.

Rey: 42.

Reyes Católicos: 15, 29.

Reyes, José Antonio: 78.

Río, Juan del: 140.

Ríos, Manuel: 78.

Riverol, Lorenzo: 69.

Roca Neto, Pedro: 108, 110.

Rodríguez, Bartolomé: 98.

Rodríguez, Cristóbal: 96.

Rodríguez, Francisco: 82.

Rodríguez, Manuel: 107.

Rodríguez, Pedro: 108.

Rodríguez Bethencourt, Luis:  
98, 120, 122, 124-125, 131-132-  
133-134-135.

Rodríguez Castro, Ramón:  
109-110.

Rodríguez González, Andrés:  
79.

Rodríguez Gutiérrez, Juan: 97.

Rodríguez Lorenzo, Francisco:  
111, 126-127, 139.

Rodríguez Miranda, José: 108.

Rodríguez Miranda, Manuel:  
124.

Rodríguez Quintana, Francis-  
co: 108.

Rodríguez Reyes, Francisco:  
57, 98, 102, 107, 108-109-110.

Rodríguez Ríos, José: 107.

Rodríguez Ríos, Manuel: 107.

Rodríguez Ruiz, Josef: 107.

Rojas: 38, 42.

Roldán: 53.

Rosa Olivera, Leopoldo de la:  
16, 117.

Rosas, Santiago: 140.

Ruiz: 49.

Ruiz, Familia: 79.

Ruiz, Juan: 107.

Ruiz Acosta, Vicente: 78, 82.

Ruiz de Quesada y Rodríguez,  
Esteban: 47.

Rumeu de Armas, Antonio:  
16, 30-31, 41, 94.  
Rusell, José: 87.

## S

Saavedra: 49.  
Saavedra, Martín: 81.  
Saavedra Moreno, Juan: 108.  
Salazar, Arcipreste: 47.  
Sall, Eduardo: 47.  
San Clemente, Cristóbal de:  
74.  
San Juan, Eleuterio María:  
107.  
Sánchez, Francisco María: 97.  
Sánchez Parazona, Enrique:  
136.  
Sánchez, Santiago: 108.  
Santa Ariza y Castilla, Nico-  
lás de la: 117.  
Santos, Faustino de los: 75.  
Sanz, José Benigno: 50.  
Serra Rafols, Elías: 64.  
Serrano, General: 88-89.  
Sierra González, Manuel: 110.  
Sosa, Antonio: 81.  
Sosa, Fray José de: 35.  
Suárez, Juan: 82.  
Suárez, Santiago: 81.  
Suárez Alemán, José: 96.  
Suárez de Castilla, Pedro: 94.  
Suárez Falcón, José (Jordé),  
47.  
Suárez Galván, Eugenio: 132.  
Suárez y Suárez, José: 127.

## T

Tejera y Quesada, Santiago:  
87.

Telde, Juan de: 30.  
Thenesor Semidán: 36-37.  
Thenesoya: 37.  
Toledo-Perera, Francisco: 108.  
Tormo Monzó, Elías: 87.  
Torre, Claudio de la: 26-27, 37-  
53.  
Torre, Duque de la: 89.  
Torriani: 32.  
Tovar: 49.  
Toynbee: 22.  
Trujillo, José: 108.

## U

Unamuno: 25.

## V

Valcárcel, Cristóbal de: 94.  
Valencia, Joseph: 118.  
Valerón: 69.  
Valls, Juan: 155.  
Vega: 42, 49.  
Vega, José: 81.  
Vega, Juan: 108.  
Velázquez: 55.  
Vera, Pedro de: 15, 31.  
Verde de Aguilar: 54.  
Viana: 32.  
Viera y Clavijo, José de: 26,  
32, 45-46, 86.  
Villalva, Joaquín de: 157.  
Villavicencio: 69.

## Z

Zabala: 88.  
Zurita: 10.

## EPILOGO

En primer lugar, tengo que agradecer a don Francisco y don Antonio Rodríguez Batllori el deleite que supone al lector de su obra la amenidad y sencillez de este relato de cuidadas formas literarias, y el goce que aporta, a un espíritu inmerso en lo urbano, el viaje a una remota historia de las Afortunadas, llenas de lirismo y de naturaleza virgen.

La historia de Gáldar es la historia de una minoría aristocrática y culta, pero no por esto alejada de ese espíritu popular y autóctono, que le hace luchar por la incorporación de su pueblo a la cultura moderna y europea.

La historia de la lucha por su desarrollo se centra fundamentalmente en la necesidad imperiosa de crear un puerto, y, por tanto, una vía de comunicación marítima tan necesaria para una población en vías de desarrollo. La historia del desarrollo humano siempre fue consecuencia del intercambio y de la comunicación marítima.

El relato de esta comunidad viva y luchadora que ve crecer su desarrollo comercial y agrícola; desarrollo deslumbrador, gracias a esa vía marítima, comparado con

el de otros pueblos cercanos en el tiempo y en el espacio, es un aporte valioso a la historia de España. No faltan en el libro, como es natural en todo trabajo valioso para la historia, datos demográficos, aspectos orográficos y geográficos, detallada información de la vida administrativa y social de esta comunidad, amén de un sin fin de datos que suponen, sin lugar a dudas, un descubrimiento gozoso para todos los que nos interesamos por el mar y la historia de las comunicaciones marítimas y su influencia en el desarrollo y hermandad de todos los países.

El final de Sardina de Gáldar es, desgraciadamente, el final de tantas ilusiones y de tantos afanes que los españoles hemos visto truncados por falta de desarrollo y desatención a nuestras comunicaciones marítimas; por ese obstinado e histórico desprecio de la España oficial y burocrática a todo lo que suponga desarrollo y expansión marítimos.

ALMIRANTE IGNACIO MARTEL VINIEGRAS

## INDICE

	<u>Págs.</u>
PROLOGO ... ..	7
PRESENTACION ... ..	17
PALABRAS PREVIAS ... ..	19
I. MOMENTO AURORAL	
1. Momento auroral ... ..	23
2. Una expedición decisiva ... ..	29
3. Gáldar ... ..	35
4. Vocación de futuro ... ..	45
5. Evolución ... ..	53
II. EL MAR	
6. El mar ... ..	63
7. Desarrollo ... ..	67
8. La navegación ... ..	73
9. Destino histórico ... ..	85
III. INSTITUCIONES PORTUARIAS	
10. Alcaldías y Capitanías de puerto de mar ... ..	93
11. Un largo pleito ... ..	99
12. Ayudantía de Marina ... ..	105

	<i>Págs.</i>
<b>IV. COMUNICACIONES</b>	
13. Comunicaciones ... ..	115
14. Instalaciones portuarias ... ..	121
15. El ramal de Sardina ... ..	129
<b>V. NUEVO DESCUBRIMIENTO DE SARDINA</b>	
16. Nuevo descubrimiento de Sardina ... ..	139
<b>VI. ANEXOS</b>	
Anexos ... ..	147
Índice onomástico ... ..	163
EPILOGO ... ..	169
INDICE ... ..	171

Se terminó de imprimir este libro  
en los talleres tipográficos de  
Taravilla (Suc. de Vda. de Galo Sáez)  
el 24 de julio de  
MCMLXXIX,  
víspera de la festividad  
del Señor Santiago Apóstol,  
Patrón de España y de la ciudad  
de Gáldar.

LAUS † DEO



