

EL PUERTO DE SARDINA DE GALDAR
EN LOS SIGLOS XV Y XVI

Juan Sebastián López García

Introducción

Por su condición insular, la Historia de Canarias tiene omnipresente el mar. Los puertos naturales jugaron un enorme papel en el acontecer de las islas, no sólo centrados en los puertos principales de cada una, sino en los que podríamos denominar «menores». Cada comarca tuvo su salida hacia el mar, un puerto que canalizaba su producción agrícola y le servía de entrada para otros productos. Las mismas crónicas de la conquista hablan de estas múltiples puertas de la isla, referido a Gran Canaria:

«... entre las innumerables dotes con que había sido adornada por la naturaleza, se hallaba rodeada de cómodas bahías para dar cobijo a las naves»¹.

La Historia marítima de Canarias, que nos pone de manifiesto las relaciones de estas peñas con el resto del mundo, no sólo se hizo por los grandes puertos (Santa Cruz de La Palma, Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife, etc.), sino que se complementa con otra red de puertos menores, especializados en una zona determinada. Dentro de este panorama, el presente trabajo tratará de Sardina, puerto más importante de la comarca de Gáldar.

Nos centraremos en el papel que jugó en el siglo XV y primera mitad del siglo XVI. Dentro de las grandes coordenadas históricas de la isla coincidirá con el momento de lucha por la conquista, la consumación de ésta y la primer media centuria de colonización. El siglo XIX será otro momento de verdadera importancia para el puerto, pero ese momento se nos escapa del presente trabajo.

En los límites cronológicos que nos ocupa, Sardina no se va a consolidar como núcleo de población, sino que su papel será de puerto. Estará en función de la entonces Villa de Santiago de los Caballeros de Gáldar. Agáldar, antigua capital aborígen de la isla, tras la conquista se convierte

¹ LOPEZ DEL TORO, José: *La conquista de Gran Canaria en la «Cuarta Década»* del cronista Alonso de Palencia 1478-1480, en «Anuario de Estudios Atlánticos», nº 16, Madrid-Las Palmas, 1970, pág. 34.

en cabecera de esta comarca, siendo la sede de la *parroquia matriz* y vara de alcaldía. Las tierras que la rodean serán dedicadas a los nuevos cultivos comerciales, como la caña de azúcar y consecuentemente se instalarán ingenios de moler, algunos localizables en La Vega Mayor. Este producto tenía su salida por el Puerto de Sardina.

Toponimia

Desconocemos el nombre aborígen que tuvo la ensenada, dado que en los últimos quinientos años ha llevado el actual. La toponimia costera es eminentemente hispánica, en la mayoría de los casos relativa a accidentes naturales: Bocabarranco, Caleta de Arriba, Caleta de Abajo, Punta de Gáldar, El Farallón, etc. Un lusitanismo: La Furnia². Los topónimos aborígenes más cercanos son Amagro, la montaña sagrada de la isla prolongada hasta el Puerto de Sardina en la Montaña Pelada, y Tirma, nombre que coincide con otros del mismo nombre de la isla. No tenemos pues topónimo aborígen para nuestro puerto.

Como estudiaremos, nos encontramos con un topónimo de origen portugués, españolizado, dado que en lusitano sería Sardinha. Conocemos el apellido homónimo, introducido en la isla durante la conquista pero por vía hispana. Entre los conquistadores se cuenta Diego Sardina³, abuelo que será de Amaro Sardina, éste casará en dos ocasiones y tendrá varios hijos, localizables en Telde y La Vega. Esta vinculación del apellido Sardina a la comarca de Telde, nos lleva a la hipótesis de que sea el origen de la localidad de Sardina del Sur (Santa Lucía), que por su carácter interior poco tendría que ver con el navegante portugués. Sabido es que de los apellidos instalados en la Ciudad de Telde han surgido numerosos topónimos del Sur de Gran Canaria: Inglés, Doctoral, Maspalomas, Cabrón, etc., Sardina del Sur podría ser un caso más de esa regla general.

Con respecto a las grafías, nuestro puerto aparece en los Archivos de Protocolos de Sevilla con tres variantes: «Sardyna», «Sardina» y por defecto, en un caso aislado «San Dimas»⁴.

² LORENZO RAMOS, A.: *Sobre el léxico regional canario*, revista «Rumbos», 2ª etapa, Círculo de Estudios Sociales de Canarias, nº 7, Santa Cruz de la Palma-Las Palmas, 1982, pág. 53. Para «furnia», portuguesismo utilizado en Canarias, da los significados de sima, gruta o socavo que hace el mar. En Gáldar se trata de una cueva junto al mar.

³ Datos facilitados por el genealogista D. Miguel RODRIGUEZ DIAZ DE QUINTANA.

⁴ MORALES PADRON, Francisco: *Canarias en el Archivo de Protocolos de Sevilla*, en «Anuario de Estudios Atlánticos», nº 7, Madrid-Las Palmas, 1961, págs. 334-35, 280, 326 y 333.

Puerto de Sardina, papel estratégico en la conquista

La aparición del Puerto de Sardina en la historia está íntimamente ligada a las pretensiones portuguesas de conquistar Gran Canaria, incluso se acepta ese origen para su nombre. Así lo interpreta Millares Torres:

«Con mayores esperanzas se dirigió la escuadrilla a Gran Canaria, deteniéndose frente a las playas de Gáldar, poblado distrito y corte que era de los guanartemes. Echose el ancla al abrigo de la punta de Sardina, nombre que se supone le diera el jefe de las tropas lusitanas que así se llamaba...»⁵

Puede que de Miralles surja la tradición de derivar el nombre de Sardina del apellido portugués Sardinha, o que recoja otra tradición anterior. Lo que sí se desprende de las crónicas, ya no hablamos de Miralles, es que las primeras referencias al lugar están vinculadas a la presencia portuguesa. Los probables desembarcos por el Puerto de Sardina y su importancia en el momento de la conquista, están en relación con su posición estratégica frente a Gáldar, que es la sede de los guanartemes o reyes de la isla.

Este primer episodio en que se hace referencia al Puerto de Sardina está en relación con Diego de Silva, anterior al desembarco oficial de los castellanos en las Isletas, el 24 de junio de 1478⁶. Siguiendo Miralles y desconociendo sus fuentes, las tropas forman una especie de real flotante en La Bahía de Sardina, desembarcando por la playa de Agumastel y la Caleta de Vacas.

El convencimiento portugués de la importancia de la comarca de Gáldar, centro político de Gran Canaria prehispánica, les llevará de nuevo a las aguas del Puerto de Sardina.

Las tentativas portuguesas se repitieron en varias ocasiones, siempre dentro de la situación política internacional de conflicto entre ese reino y el de Castilla:

«Se esforzaban en ocupar esta isla de Canaria tanto el rey de Castilla como el de Portugal, los que hacían tiempo habían intentado hacerlo, porque, entre las innumerables dotes con que había sido adornada por la naturaleza, se hallaba rodeada de cómodas bahías para dar cobijo a las naves. Aunque bajo el mismo aspecto ambos reyes tenían diversas intenciones, se sabía que ninguno de los dos podría llegar a capturar a los canarios, pertinaces dueños de aquella isla feliz, para después traerlos a España como siervos... Tal empresa fue acometida por los portugueses, pero sin éxito: en dos o tres expediciones en tiempo del rey Juan de Portugal —el que venció

⁵ MILLARES TORRES, Agustín: *Historia General de las Islas Canarias*, tomo II, Eirca, Las Palmas de Gran Canaria, 1977, págs. 119-120.

⁶ MILLARES, Op. Cit., pág. 120.

en la lucha contra el rey Juan I de Castilla y León— ante Canaria, numerosas tropas de lusitanos sucumbieron, porque, fiados en sus fuerzas, tuvieron en menos la astucia de los canarios, pereciendo todos miserablemente en las trampas del enemigo...»⁷.

La situación de litigio entra en una mayor tensión al tomar Castilla la firme decisión de conquista real de Gran Canaria, que en palabras del cronista Alonso de Palencia «únicamente la perseverancia en una guerra futura era para los nuestros la sola esperanza de someter a Canaria»⁸.

Hacia el año 1478 se va a esclarecer el panorama, dándose los mayores intentos por ambas partes y que terminarán por favorecer definitivamente a Castilla:

«Más, después de tantos reveses, cuando en aquellos días los portugueses se preparaban con mayor cautela para dirigirse a la isla de Canaria, se enteraron de que el rey Fernando había preparado ya una flota para someter la isla a su jurisdicción por derecho de las armas, y al mismo tiempo desde allí debilitar el poderío de los portugueses que se adjudicaban el señorio de toda la navegación por el océano austral»⁹.

En el referido año, ambas coronas enviarán sus expediciones¹⁰. Doña Inés Peraza esgrimirá sus argumentos de derecho de conquista sobre la isla, en su defecto tomaba partido portugués, motivada por el vínculo familiar con Diego de Silva (su yerno)¹¹.

Es el cronista Alonso de Palencia el que por primera vez documenta «puerto de Sardina». Allí pensaban desembarcar los portugueses, tras acordar alianza con los canarios, frente al enemigo común: Castilla.

«Por entonces veinte naves lusitanas, de las cuales siete iban numeradas, se empeñaron en desembarcar a sus soldados, con el fin de acabar con los nuestros gracias a su abrumadora mayoría. Unos mil seiscientos llevaría aquella flota portuguesa; y creían que les sería en extremo fácil capturar al reducido número de los nuestros, si llegaban a poner pie en la playa. Para asegurar más el éxito de su empresa, los portugueses enviaron a los canarios a un conocedor de su idioma, a fin de que estableciera con ellos un convenio sobre estas bases; en un día y hora determinados desembarcarían los soldados portugueses llevados al *puerto de Sardina*, aunque pretendieron estorbárselo las reducidas tropas de Andalucía. Y como era necesario que unos pocos guardaran los campamentos tan distantes, los canarios en su totalidad debían esforzarse o en aniquilar aquel pequeño grupo o en

⁷ LOPEZ DEL TORO, Op. Cit., pág. 341.

⁸ *Ibid.*

⁹ *Ibid.*

¹⁰ *Ibid.*, pág. 347.

¹¹ *Ibid.*, pág. 349.

hacerlos prisioneros, mientras el resto de los que hacían frente a la expedición lusitana serían abatidos. Había que repartirse por igual entre canarios y portugueses el número de prisioneros, para que luego quedara su posesión a seguro en manos de los canarios coparticipes de la victoria»¹².

Portugal aparece una vez más unido a los orígenes del Puerto de Sardina. El desembarco lusitano estaba previsto para el día de San Cristóbal, 27 de julio de 1478, pero por el mal estado del tiempo no llegó a materializarse:

«... Como de antemano se temía, aquella flota (portuguesa) lo llenó de intranquilidad (al Deán Bermúdez), y, en previsión de los futuros acontecimientos, le sirvió de ayuda en sus planes una tempestad que se levantó entonces. En aquellos serenos días de julio —el 27— bajo el signo de León, en tal manera se embraveció el mar, precisamente a las horas escogidas por el enemigo para el desembarco, que apenas si les permitió el trasbordo de las naves a las lanchas. Tampoco a los soldados les era posible apretar las armas ni preparar los cañones contra los nuestros, manteniéndose contra la corriente del mar en las popas de las naves más altas sin correr grave peligro...

Agotados, pues, los enemigos por el esfuerzo de intentar en vano el desembarco, se marcharon a los cinco días, y los canarios se retiraron a sus escondrijos...»¹³

Hecho histórico tan importante no sólo es reseñado por Alonso de Palencia, se documenta además en las denominadas crónicas «Ovetense», «Lacunense» y en la «Historia de la Conquista de las Siete Yslas de Canaria» de López de Ulloa¹⁴. Los tres textos referidos se repiten en los mismos términos y con menos detalles que el cronista real Alonso de Palencia. La «Ovetense» lo recoge en su capítulo nueve:

«De cómo fueron de Portugal siete carauelas de armada y del consierto que hisieron con los canarios para quitar y echar de la ysla los castellanos.

Estando los nuestros con gran contento por tener la ysla casi conquistada y que ya los canarios les auían cobrado miedo, uino una armada de siete carauelas de Portugal, que las ynbiava el rrey de aquel rreino para que echasen de la ysla a los nuestros disiendo pertenerserle a él la conquista dellas y las demás, las quales surjieron en vn puerto del Agaete y allí tuvieron habla con algunos de los canarios a los quales dieron a entender que uenían a echar de aquella ysla a sus contraios los castellanos, que procurasen ayudarles, que no lo perderían y que aquellos yrían a desembarcar a el puerto de las Ysletas y que yendo los canarios por tierra los cojerían

¹² *Ibíd.*, pág. 351.

¹³ *Ibíd.*, págs. 353 y 355.

¹⁴ MORALES PADRON, Francisco: *Canarias: Crónicas de su conquista*. Ediciones del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 1978.

en medio y harían dellos su boluntad acabándolos todos de vna ues, de lo qual quedaron los canarios legres y contentísimos deseando mucho uerlo ya executado, de que dieron las gracias a los portugueses estimado sus ofresiminetos, aceptándolo y pidiéndoles lo hiziesen luego sin dilación, y les dieron el rrefresco de carne, leche y queso y pescado y asi lo hisieron luego a la uela las carabelas la buelta del puerto de las Ysletas y los canarios se esparsieron luego por toda la tierra con la alegre nueba para todos y el consierto hecho; vuo general plaser en toda ella y mucha alegría y todos se aprestaron para conplir de su parte lo consertado...»¹⁵.

Desde nuestra óptica nos interesa resaltar que se señala la zona, pero sin concretar «en vn puerto del Agaete». Lo mismo repite Francisco López de Ulloa, en su «Capitulo Noueno»¹⁶. En el capítulo diez, la «Lacunense», de forma aislada determinada «en el puerto de la Gaete»¹⁷. Sabemos de la repetición e imprecisión en la cita de datos anteriores, que se van cambiando. De referirse a un puerto de la zona de Agaete, en un momento de poca especificidad toponímica se pasa a concertarlo, de forma errónea, en Agaete. Por Alonso de Palencia podemos saber que tras esas imprecisiones está claramente el Puerto de Sardina.

Por varios cauces documentales se conoce la «Torre de Gáldar». Con su conocida especialización¹⁸ el Dr. Rumeu de Armas la sitúa en el Puerto de Sardina:

«Se trata de la construcción, en el momento 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...»¹⁹.

Hace el paralelo con los torreones de Rubicón, La Gomera, Gando, Las Palmas o el cercano de Agaete. Del torreón galdense fue guarda mayor el antequerano Lorenzo Fernández Padilla, por designación de Pedro de Vera.

En el casco de la entonces Villa de Santiago de los Caballeros de Gáldar se localizaba otra torre, identificada con una construcción del

¹⁵ Op. Cit., págs. 127-128.

¹⁶ *Ibid.*, págs. 278-279.

¹⁷ *Ibid.*, pág. 200.

¹⁸ RUMEU DE ARMAS, Antonio: *Piraterías y ataques navales contra las islas Canarias*, Instituto Jerónimo Zurita (C.S.I.C.), 3 tomos, en 5 vols., Madrid, 1947-1950.

¹⁹ RUMEU DE ARMAS, A.: prólogo, en RODRIGUEZ BATLLORI, Francisco y Antonio, *Sardina, puerto del Atlántico (Apuntes para la historia de Gáldar)*, Madrid, pág. 13.

momento de la conquista y que con posteridad, tras la pacificación, sirve de campanario del templo²⁰.

Todos los datos y citas reseñadas no hacen sino asignarle un importante papel estratégico al Puerto de Sardina en los años de la Conquista de Gran Canaria, período que el Dr. Martín de Guzmán ha denominado «la Guerra de Canaria» (1478-1483).

Papel comercial en los siglos XV y XVI

El papel estratégico que juega el Puerto de Sardina en la conquista de Gran Canaria, centrado principalmente en las pretensiones portuguesas, cambia de significado al consumarse la ocupación de la isla.

Hemos comentado la importancia de los puertos menores en el Archipiélago. Su protagonismo en las fechas aledañas tras la Conquista es primordial, por lo que suponen en las relaciones comerciales. Estos puertos se localizan lógicamente en las cercanías de las poblaciones principales de la isla, cuando aún no se ha definido la preponderancia absoluta de un puerto insular. Para Gran Canaria, los puertos que se citan a finales del siglo XV y principios del XVI son los de las Isletas, Melenara, Caleta y Sardina. El primero corresponderá a Las Palmas, los restantes a Telde (Melenara) y Gáldar (La Caleta y Sardina). El Dr. Morales Padrón nos ha dejado el pertinente comentario:

«Desde el Puerto de las Muelas o de las Nueve Fuentes en Sevilla, Cádiz y Málaga a veces, salían los barcos que iban en general a las “Yslas de Canaria” o concretamente a los puertos de las Ysletas, La Caleta, Sardina o San Dimas, en Gran Canaria, o a La Torre en Tenerife, o a Lanzarote, o a Fuerteventura. El retorno con productos isleños se efectuaba a “algún puerto de Andalucía”, Flandes o a otros puertos situados en el Mediterráneo. En Canarias los navíos demoraban el tiempo necesario para vender y cargar, siendo corriente hallar que se fije al maestre de la nao los días que debe permanecer en cada puerto. De acuerdo con esta permanencia cobrada»²¹.

En las relaciones del Archivo de Protocolos de Sevilla, el primer puerto galdense citado es Caleta, en junio de 1496²². Posiblemente se trate del actual de Caleta de Arriba, aunque tampoco podemos descartar que sea Caleta de Abajo, más cercano al Puerto de Sardina. Por el referido protocolo se da opción a Juan de la Mezquita, vecino de Triana y maestre

²⁰ Su presencia dió lugar a la calle de «La Torre», actualmente dedicada a Gumidafe.

²¹ MORALES PADRON, Francisco: *Canarias en el Archivo de Protocolos de Sevilla*, pág. 252.

²² *Ibid.*, págs. 269-270.

del navío «Sancti Spiritus» a ir al dicho puerto, tras su obligada estancia en el puerto de las Isletas. Como es normativo en este tipo de documento se reseñan las condiciones de las transacciones comerciales.

A partir del año 1500 el Puerto de Sardina toma el protagonismo de esta zona de la isla. El 26 de febrero de ese año, el marino Pedro Sánchez, maestre de la nao «San Pablo» se obliga a venir desde Sevilla a Lanzarote, Fuerteventura, Las Isletas y al «puerto de Sardina, qués en término de Gáldar»²³:

En la documentación de la primera mitad del siglo XVI sigue citándose nuestro puerto unido al de Las Isletas, en otras ocasiones se agrega al de Melenara o Telde. En Gran Canaria es frecuente el binomio Las Isletas-Sardina, aunque queda claro en 1506 la supremacía del Puerto de Las Palmas. El de Sardina queda como el segundo en importancia de la isla:

«... y partir luego para las yslas de Canaria, a descargar allí; y cargar en Grand Canaria y Tenerife toda la carga de azúcar e orchilla que le den, estando 40 días en las yslas, no contándose lo que tarde yr de una parte a otra; conviene a saber: en el Puerto de la Grand Canaria que se iz de las Ysletas u Puerto de San Dimas, y en Tenerife en el Puerto de la Torre...»²⁴

La documentación referida al Puerto de Sardina en el siglo XVI no es exclusiva a su relación con Andalucía. Factor importante es el comercio interno entre islas, principalmente Gran Canaria con Tenerife. En este sentido, el 26 de diciembre de 1522 se firma un concierto para trasladar madera desde la isla de Tenerife hasta el puerto de Gáldar. El destino de la misma era el convento franciscano de San Antonio de Padua de dicha ciudad²⁵, procedía de la «caleta de Arautava y otros». Esta Caleta debe responder al actual Puerto de la Cruz, aún sin definir su topónimo en esa fecha.

Tenerife será la gran receptora de los barcos cargados en el puerto o el origen de los que llegan. Este aspecto, que se perfila desde los primeros momentos de la colonización quedará como una constante y tendrá un enorme desarrollo en el siglo XIX. La comarca de Gáldar, por estos

²³ *Ibíd.*, pág. 279.

²⁴ *Ibíd.*, protocolo número 275, 16 de junio de 1506, págs. 334-335. Las otras citas de nuestro puerto son: protocolo número 75, de 14 de marzo de 1500 (pág. 280); n.º 242, de 9 de julio de 1505 (pág. 326); n.º 270 ¿abril? de 1506 (pág. 333).

²⁵ LOBO CABRERA, Manuel: *Aspectos artísticos de Gran Canaria en el siglo XVI. Documentos para su historia*, Excma. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas, Plan Cultural, Las Palmas de Gran Canaria, 1981, págs. 38 y 39.

Hacen el concierto Diego González, maestre de su carabela «San Antón», que estaba anclada en el Puerto de Las Isletas, con Jerónimo de Pineda, síndico de los monasterios franciscanos de Canarias. Del documento sólo se conserva el extracto, es de la escribanía de Cristóbal de San Clemente, n.º 736, f. 16.

vínculos, en el que Puerto de Sardina era nexo de unión con Santa Cruz de Tenerife, va a desarrollar cierta afinidad con la isla tinerfeña a lo largo de su historia.

Entre los productos de origen tinerfeño que recalán en el Puerto de Sardina no sólo está la madera, sino el trigo. Tenerife se convertirá en granero de la zona. En protocolo de 4 de diciembre de 1523, el mercader genovés Pedro Juan Leardo concierta con el marinero Juan de Aguirre (en nombre de Juan Gallego, maestro del navío) para traer 1.200 fanegas de trigo a la isla de Gran Canaria, así como todo el trigo y cebada de las tercias reales de SS. MM. El origen de tales cereales era San Cristóbal de La Laguna, La Orotava y Garachico. El primer viaje tenía por destino el «puerto de Sardina, en la isla de Gran Canaria» y el segundo «Las Isletas»²⁶.

Hay un importante aspecto que potencia la dimensión comercial del Puerto de Sardina en el siglo, se trata de la expansión comercial de la caña de azúcar. Los cultivos aprovechan las ricas tierras de la comarca, instalándose una serie de ingenios: en El Palmital los de Agustín de la Chavega y los Riveroles, teniendo éstos otro en Ingenio Blanco; el de Mateo Cairasco en Guía; en Gáldar el de Juan de Alemania y más tarde los de Valerón, Lorenzo de Riverol y Lorenzo Estrella; en Agaete, Antón Cerezo²⁷. Nuestro puerto queda entre los de embarque de azúcar, junto con los de Las Isletas, Melenara y Agaete; los de destino serían Cádiz, Sevilla, Amberes, Génova y Venecia²⁸.

En 1533 Lorenzo de Riverol y Teodoro Calderín conciertan con Diego Díaz, maestro de la nao «Santa María de la Misericordia» para cargar azúcar con destino a Amberes, entre los puertos de origen estaba Sardina²⁹. Estas relaciones se estrechaban con la presencia de intermediarios y exportadores. Sardina sólo será lugar desde donde se expiden los productos, el centro será la Villa de Santiago de los Caballeros de Gáldar³⁰, dado que en el puerto no habrá núcleo de población. Entre exportadores de azúcar localizados en Gáldar tenemos a los Sopranis (año 1524), éstos

²⁶ COELLO GOMEZ, M^a Isidra, RODRIGUEZ GONZALEZ, Margarita y PARRILLA LOPEZ, Avelino: *Protocolos de Alonso Gutiérrez 1522-1525*, Aula de Cultura del Cabildo de Tenerife —Instituto de Estudios Canarios, Santa Cruz de Tenerife, 1980, pág. 485.

²⁷ CAMACHO Y PEREZ GALDOS, Guillermo: *El cultivo de la caña de azúcar y la industria azucarera*, en «Anuario de Estudios Atlánticos», nº 7, Madrid-Las Palmas, 1961, pág. 22.

²⁸ *Ibid.*, págs. 51 y 55.

²⁹ *Ibid.*, pág. 50.

³⁰ Así será su denominación a finales del siglo XV y principios del siglo XVI. LOPEZ GARCIA, Juan Sebastián: *Aproximación a la toponimia jacobino-canario-americana: Santiago de los Caballeros de Gáldar*, en V Coloquio de Historia Canario-Americana, Las Palmas, 1982.

para facilitar la exportación y colocación del producto azucarero en los mercados tendrán sus corresponsales en Sevilla y Cádiz, coincidiendo en este caso con familiares³¹.

En definitiva, a lo largo de la primera mitad del siglo XVI, Sardina se consolida como puerto comercial, en tres vertientes:

- Internacional: Amberes.
- Nacional: Sevilla y Cádiz.
- Interinsular: Tenerife.

Entre los productos de salida, destaca el azúcar, hacia los mercados extrainsulares y la importación de madera y cereales de Tenerife.

Epílogo

Superado el límite cronológico que nos hemos impuesto en el presente trabajo, el siglo XIX será de verdadero apogeo para nuestro puerto.

Don Francisco y Don Antonio Rodríguez Batllori, estudiosos del tema, aportan amplia documentación al respecto³². Siguiendo a estos autores, el Puerto de Sardina se convertirá en el tercero del Archipiélago, situado detrás de los de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria. Ligado a esta importancia está la creación del Distrito Marítimo de Gáldar, la declaración de puerto de interés general, el trazado de la nueva carretera de la ciudad a su puerto, la construcción del muelle y la erección de la ermita de San Pedro González Telmo.

En el siglo XX ha perdido este carácter, conservando el de pequeño puerto pesquero, en espera de un refugio. Se consolida como núcleo de población y centro de veraneo local. El censo de 1981 le asigna 2.053 habitantes de derecho.

Conclusiones

1. Importancia de los puertos menores en la Historia de Canarias.
2. La localización del puerto está en función de Gáldar, que marcará el papel a jugar por Sardina, dentro de las grandes coordenadas de la Historia de Canarias.
3. El origen del topónimo está en relación con las pretensiones portuguesas de conquistar la isla de Gran Canaria.
4. Topónimo de origen portugués, españolizado, derivado del antropónimo Sardinha.

³¹ CAMACHO Y PEREZ GALDOS, Op. Cit., pág. 52.

³² RODRIGUEZ BATLLORI, Francisco y Antonio: *Sardina, puerto del Atlántico* (*Apuntes para la historia de Gáldar*), Ed. Fragua, Madrid, 1979.

5. No tiene que ver, a niveles toponímicos, con el apellido Sardina introducido por vía hispana, que posiblemente sí definió a Sardina del Sur (Santa Lucía, Gran Canaria).
6. Lugar de los pactos de canarios y portugueses el 27 de julio de 1478.
7. Papel estratégico en el momento de la conquista.
8. Se ubica en su costa la «Torre de Gáldar».
9. Papel comercial tras la conquista y colonización. Comercio internacional, nacional e interinsular.
10. Segundo puerto de la isla.
11. Vínculo con Tenerife.
12. No será núcleo de población hasta el siglo XX.
13. Su auténtica denominación: Puerto de Sardina.