

Francisco Suárez Moreno



La Costa Noroeste de Gran Canaria

Apuntes etnohistóricos

Francisco SUÁREZ MORENO (1949)

es cronista oficial de La Aldea de San Nicolás.

Profesor a lo largo de más de cuarenta años en este municipio en todos sus niveles educativos desde primaria a secundaria, tiene publicados desde 1990 unos veinticinco libros y más de ciento cincuenta ensayos y artículos sobre diversas disciplinas: Historia, Etnografía, Didáctica, Arqueología Industrial, etc.

LA COSTA NOROESTE DE GRAN CANARIA

Apuntes etnohistóricos

Francisco Suárez Moreno

LA COSTA NOROESTE DE GRAN CANARIA

Apuntes etnohistóricos



Canarias, 2016
Anroart Ediciones-BienMeSabe.org

© Francisco Suárez Moreno
© De esta edición: Anroart Ediciones S. L. y BienMeSabe.org
© De las ilustraciones: autores e instituciones correspondientes.

PRIMERA EDICIÓN: septiembre de 2016

CORRECCIÓN DE ESTILO Y CUIDADOS: José Miguel Perera

DISEÑO Y COMPOSICIÓN: Francisco Suárez-Beginbook

CUBIERTA: Puerto de La Aldea de San Nicolás hacia 1934 (imagen retocada, de autor desconocido, colección familiar de Francisco Hernández). Dibujo de contracubierta: autor

www.anroart.com
www.bienmesabe.org

ISBN: 978-84-945748-6-3
DL: GC 782-2016
ISSN 1885-6039 (Edición digital)

Se autoriza la copia de los contenidos de este trabajo para fines de consulta y lectura, citando procedencia y nunca a efectos comerciales, sobre lo que pesan los derechos legales de edición y autor. En caso de la difusión digital de toda esta edición en páginas web de tipo cultural y nunca comercial debe solicitarse la correspondiente autorización escrita al autor y editores. Queda fuera de esta autorización la copia o difusión separada de las ilustraciones y fotografías, propiedad de los correspondientes autores, instituciones o colecciones particulares citados en cada una de ellas.

ÍNDICE

PRESENTACIÓN.....	9
INTRODUCCIÓN	11
I. EL COMIENZO DE LA HUELLA HUMANA: LOS ANTIGUOS CANARIOS FRENTE AL MAR.....	13
II. NAVEGANTES Y CONQUISTADORES	17
1. La operación militar anfibia. Agaete (1481).....	18
2. El desembarco en Tasartico (1483).....	18
III. CABOTAJE, PESCA, SALINAS Y OTRAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS (Siglos XVI-XIX).....	19
1. La navegación entre islas.....	19
2. La flota cabotaje y pesca	20
3. Las salinas de marisco.....	21
4. Los puertos históricos.....	22
IV. UNA COSTA INSEGURA: PIRATAS Y CORSARIOS (Siglos XV-XVIII).....	27
1. El Regimiento de Guía	27
2. Ataques desde el mar	28
V. UNA NUEVA HISTORIA: EL PUERTOFRANQUISMO Y SUS CAMBIOS (Siglos XIX-XX).....	33
1. La reconversión de la flota.....	34
2. Caleras en las costas.....	36
3. Nuevas infraestructuras y la <i>Ayudantía de Marina de Gáldar</i>	37
VI. GUERRAS, FORTIFICACIONES, FIN DEL CABOTAJE Y LA TRADICIÓN MARINERA (1936-1970).....	49
1. Los días del Golpe Militar de 1936.....	50
2. Las fortificaciones (1940-1945).....	52
3. Crisis. Fin del cabotaje.....	55
4. La tradición marinera.....	56
VII. HISTORIA RECIENTE	65
1. El suceso político de septiembre de 1968 en Sardinia.....	66
2. Los cambios estructurales.....	67
3. Lo que queda de tradición marinera.....	68
4. Conservar para progresar.....	69
GLOSARIO	73
BIBLIOGRAFÍA.....	81



PRESENTACIÓN

EL PRESENTE ensayo, realizado a petición de *BienMeSabe.org* tras la lectura de las conferencias dadas en Gáldar por el autor sobre la Etnohistoria del litoral de la comarca Noroeste de Gran Canaria, durante los dos últimos años, es un pretensión modesta de acercar a nuestros lectores, de forma didáctica, contenidos más amplios que Suárez Moreno aporta en varias de sus publicaciones.

De nuevo obtenemos de nuestro conocido colaborador un documento sencillo pero sin menoscabo del rigor científico, en este caso sobre aspectos históricos vinculados a nuestros mares.

A Francisco Suárez Moreno lo conocen nuestros lectores por los libros y las monografías dados a conocer durante buena parte de nuestra trayectoria como revista; por eso es que, aparte de colaborador, lo consideramos nuestro amigo y compañero.

Presentar este ensayo-monografía adecuado a los objetivos de nuestra revista y a los gustos de nuestros lectores, por un lado, y colaborar en la difusión de nuestra historia a través de un espacio marítimo entre dos islas que tanto unió en el pasado, es un honor editorial para nuestro proyecto que compartimos con Anroart Ediciones.

Redacción BienMeSabe.org



INTRODUCCIÓN

LA MEMORIA histórica de estos pueblos costeros del Noroeste de Gran Canaria está profundamente asociada a actividades económicas marítimas, de mil cuentos y tragedias en el mar. Es el caso del Puerto de Sardina y de los siguientes del cuadrante noroeste de Gran Canaria hasta la Punta del Descojonado, linde poniente de esta isla, de una marina tantas veces expresada en canciones, poemas, pinturas y fotografías.

En este trabajo —remodelación de unas conferencias dadas en Sardina (2011) y en Gáldar (2015)—, no pretendemos abarcar el amplio campo de la historia y la etnografía que nos ofrecen los pueblos de la costa oeste de Gran Canaria desde Guía-Gáldar hasta Agaete, Artenara y La Aldea.

¿Qué vamos a conocer en esta exposición? Pues contenidos muy sencillos con ancha dimensión cronológica y temática que permita adquirir una noción global de este espacio marino en el aspecto histórico-etnográfico.

Y si el lector siente interés por profundizar en algún contenido expuesto lo remitimos al libro *La Mar en el Oeste de Gran Canaria*; aunque ahora aportamos algunas novedades, nuevos gráficos y una exposición más didáctica. Además se pueden encontrar en el GLOSARIO final algunos términos (que especificamos con asterisco) con más amplia definición, incluso ilustrada, sobre todo los referidos al lenguaje y tecnología náuticos tradicionales.



Óleo de Antonio Padrón: *Mujeres comiendo jareas (2)*. Gáldar, 1968.
Colección de la Casa-Museo Antonio Padrón-Cabildo de Gran Canaria.



*La pesca i las juelgas de la mar
i los baños lo tenían los más nobles por ejercicio
i aún el Guanartheme
era famoso pescador.*
[SEDEÑO. CAP. XV, Fº 15Vº.]

I EI COMIENZO DE LA HUELLA HUMANA: LOS ANTIGUOS CANARIOS FRENTE AL MAR



LOS PRINCIPALES núcleos de población aborigen de esta coordenada (Gáldar, Agaete, Artenara y La Aldea) se ubicaban en la costa a excepción de los poblados trogloditas del interior de Gáldar y Artenara.

Estas poblaciones costeras formaban estructuras protourbanas* bastante desarrolladas, con viviendas unifamiliares de planta oval por fuera y cruciforme por dentro y recintos de uso público y religioso, además de sus singulares estructuras funerarias tumulares*. Se está planteando últimamente que estos asentamientos costeros debieron abandonarse, desde los siglos XIII-XIV o más atrás, ante la presencia continua de naves procedentes del Mediterráneo Occidental para la captura de esclavos.

Cimas de montañas cercanas al mar constituyeron adoratorios o mogarrens, los que con amplia perspectiva visual palpaban un contacto más estrecho con el mar y el cosmos. Es el caso de tres promontorios sagrados alineados de Norte a Sur: *Amagro* (Gáldar), *Tirma* (Agaete-Artenara-La Aldea) y *Almogarén* (Tasartico-Tasarte), que constituían lugares de culto al Ser Supremo, *Acorán* o *Alcorac*. Desde ellos, en épocas de calamidades naturales, se hacían ceremoniosas procesiones encabezadas por harimaguadas*, guaires* y guanartheme*, hacia el mar, donde se llevaban a cabo nuevos ritos e imprecaciones a los cielos.

También crónicas antiguas y relaciones históricas posteriores del siglo

XVII, hablan de la importancia del mar para la sociedad aborígen en todos los aspectos de la vida: en el ocio «los baños», «las juelgas en la mar»...; en la pesca «eran buenos nadadores», «cogían gran cantidad de pescado»¹.

Las estrategias y técnicas de pesca eran variadas. Se empleaban palos, cañas, anzuelos, redes... y para las faenas nocturnas se ayudaban de mechones de tea. Era una pesca de litoral entre los charcos intermareales* y algunos metros orilla adentro.

En la dilatada etapa de la sociedad aborígen canaria, que va desde el primer siglo de nuestra era (o quizás más atrás) hasta el siglo XV, nuestro litoral, en un estado virgen, ofreció a sus primeros habitantes una riqueza piscícola mucho mayor que la actual, por lo que la captura de especies no requería sofisticados ingenios.

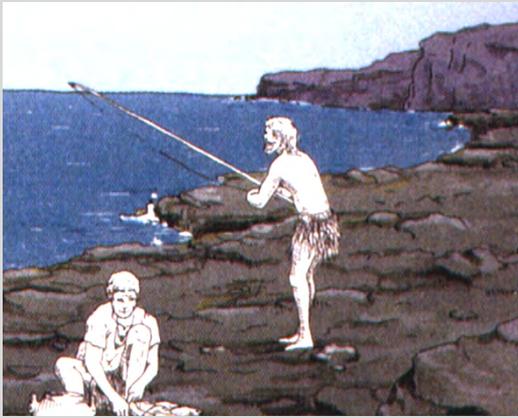
Las primeras crónicas de los europeos hablan de variadas estrategias pesqueras en Gran Canaria, en referencia a la vida aborígen en los siglos XIV y XV, que probablemente ya había adoptado algunas técnicas traídas por los europeos como, por ejemplo, los frailes mallorquines y otros que se

acercaban hasta ella para intercambio comercial de orchilla y otros productos. Luego, tras la Conquista y en los primeros años de la Colonización, se introducen en todas las Islas nuevas estrategias y técnicas para la pesca, sobre todo mar adentro. De ello se constata en los distintos estratos del yacimiento arqueológico de la Cueva Pintada de Gáldar, pues en los inferiores —los de la sociedad indígena— solo aparecen restos óseos de peces del litoral, caso de sardinas, viejas, lebranchos, etc., y ya en los superiores, tras la Conquista —cuando las casas canarias seguían utilizándose— es cuando aparecen los restos de peces de captura en altura, por ejemplo, los atunes.



Recreación de escena de pesca aborígen con red de juncos, en La Playa de La Aldea. Dibujo de Manolo Cardona.

¹ Por citar algunas fuentes escritas de la relación de los canarios con el mar lo hacemos con las primigenias crónicas que recoge Morales Padrón en su *Crónicas de Canarias* (1978), sobre todo la de Sedeño o la obra atribuida de Abreu Galindo (cap. IV. Liba. II).



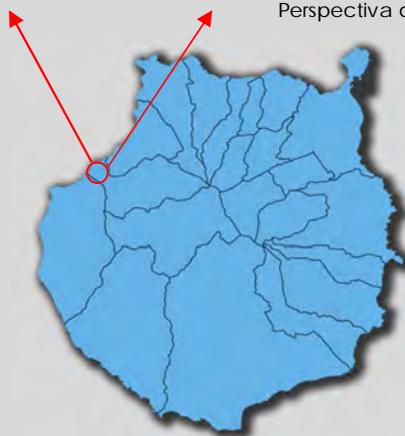
Recreación de métodos de pesca aborigen en la costa del Noroeste (de Gáldar a Agaete).

Dibujos de Agustín Caballero, publicados en
Guía de Patrimonio Arqueológico de Gran Canaria.
Servicio de Patrimonio Histórico del Cabildo de Gran Canaria, 2001, p. 369.



Punta de Sardina

Amagro, Gáldar



Perspectiva del arco costero Noroeste desde las alturas de Tirma-Andén Verde, dirección Norte.



II

NAVEGANTES Y CONQUISTADORES

LAS PRIMERAS referencias históricas de la navegación por estos mares quizás sean las noticias del viaje relatado por el capitán italiano Nicolás Recco con desembarco en algunos de los poblados aborígenes, hacia 1341.

Poco después se establecen misiones mallorquinas en Las Palmas (Santa Catalina), Arguineguín (Santa Águeda) y La Aldea (San Nicolás de Tolentino).

En la segunda mitad del siglo XV, llegan olas de conquistadores, y por esta zona tenemos los desembarcos y pactos de los portugueses con los canarios de Agáldar. Cuando los Reyes Católicos asumen directamente la Conquista, encontramos nuevamente varios episodios bélicos por esta costa. Entre otros:

La operación anfibia, entre 1481 y 1483, del nuevo gobernador, Pedro de Vera, por el Noroeste de Gran Canaria, que termina con el asentamiento militar de la Casa Fuerte-Torre de Agaete, al mando del capitán Alonso Fernández de Lugo.

El desembarco en Tasartico hacia 1483 para el ataque a la fortaleza de Ajódar, donde se había atrincherado la resistencia canaria².

² Estos dos episodios los ampliamos tomando como fuentes las crónicas antiguas en el cap. II, pp. 45-45, del libro citado *La Mar en el Oeste de Gran Canaria*, Gáldar, 2004. Edición de *Infonortedigital.com*.

1. LA OPERACIÓN ANFIBIA. AGAETE, 1481

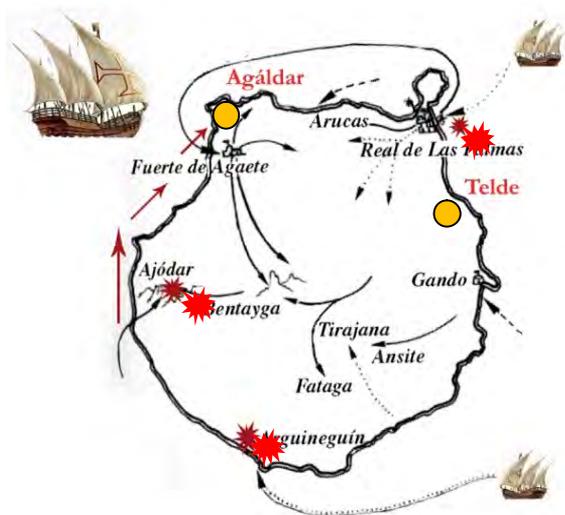
Cuando los Reyes Católicos asumen directamente la Conquista, encontramos nuevamente varios episodios bélicos por esta costa. Uno es la operación anfibia, entre 1481 y 1483, del nuevo gobernador, Pedro de Vera, en su intento, por orden real, de acabar con la Conquista, con el desembarco y construcción de la Casa Fuerte o Torre de Agaete, al mando del capitán Alonso Fernández de Lugo.

Desde Agaete, los conquistadores se adentran hacia el interior en su intento de debilitar la resistencia militar, siendo su mayor éxito la captura, pactada o no, de Tenesor Semidán, guanarteme de Gáldar, hacia 1482, que es llevado a la Península.

2. EL DESEMBARCO EN TASARTICO, 1483

Y el otro, de resultado adverso, al año siguiente, es el desembarco por el barranco de El Asno (Tasartico), combinado con un ataque por tierra a la fortaleza de Ajódar, donde pereció toda una compañía de ballesteros vascos al mando del capitán Miguel de Mújica, como consecuencia de una inteligente estrategia canaria.

Los heridos fueron trasladados por mar hacia Agáldar donde fueron atendidos y los fallecidos en el período de convalecencia enterrados en la pequeña ermita de Santiago, siendo probable que el topónimo *El Hospital*, de la ciudad de Gáldar pudiera haberse originado por ser el lugar donde fueron alojados.



OPERACIONES MILITARES DE LA CONQUISTA DE GRAN CANARIA 1403-1483

- Capital, sede de los guanartemas
- Desembarco normando (1403-1404)
- Desembarco de Herrera y de Silva (1467)
- Operaciones militares iniciales de la Conquista realenga (1478-1480)
- Operaciones finales (1481-1483)
- Regreso de Tasartico a Agáldar, tras la derrota en Ajódar (1483)
- Principales encuentros bélicos



III

CABOTAJE, PESCA, SALINAS Y OTRAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS SIGLOS XVI-XIX

DESDE los primeros momentos de la colonización castellana, en Canarias se estructura un nuevo marco económico con los productos de exportación (azúcar, alcoholes, orchilla, vino...) de unas zonas y los de autoconsumo de otras (cereales menudos, millo, papas, derivados ganaderos y forestales).

Ello genera una intensa relación interinsular a través del tráfico de cabotaje, donde Sardina se convierte en Puerto de Primera Tierra en la ruta marítima muy transitada de Gran Canaria-Tenerife.

De igual forma se revitalizan los puertos de El Juncal, Agaete y La Aldea, en conexión con su interior rico en maderas, leña y carbón de sus pinares y montes, así como de sus cercanos planos agrícolas.

1. LA NAVEGACIÓN ENTRE ISLAS

Los veleros, dando bordadas* para aprovechar la fuerza del viento alisio, tanto en su trayectoria NE (045°) como en la NNE (022,5°), alcanzaban desde los puertos del Noroeste, en unas 4 o 5 horas, los puertos de Tenerife, siempre a la vista y con el Teide como guía. Más difícil era la navegación cuando desde los puertos de La Aldea se pretendía ir a Las Palmas por Sardina siempre en bolina* "ciñendo"; es decir, *machetando* contra el viento" (ver Glosario).

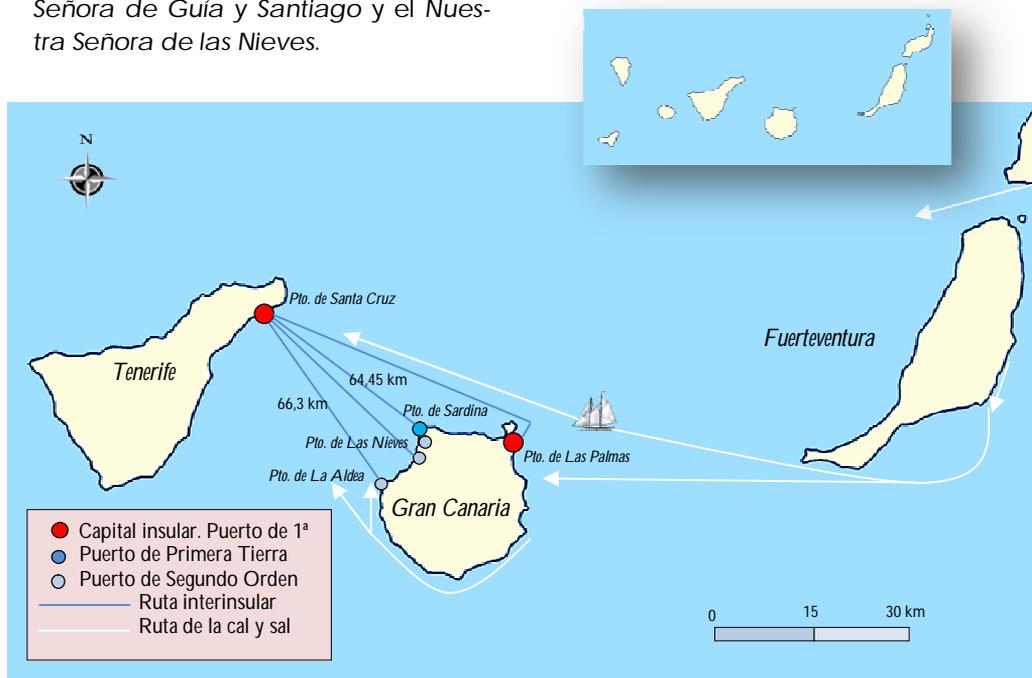
Por tanto la ruta más segura y corta era la de Santa Cruz de Tenerife. Y habría que plantearse si la preponderancia del puerto tinerfeño en el siglo XVIII la marcó la rica producción de autoconsumo que recibía de esta comarca de Gran Canaria, antes que otras razones económicas y políticas.

2. LA FLOTA DE CABOTAJE Y PESCA

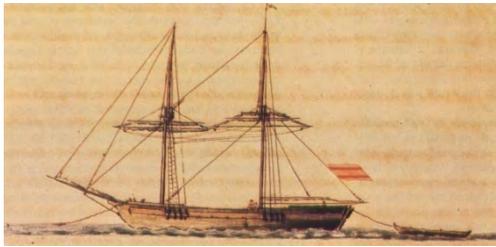
Los barcos construidos en esta zona, entre finales del siglo XVIII y principios del XIX (balandras*, goletas* y bergantines*), llevaron los nombres de los patronos del lugar, como el *San Nicolás de Tolentino*, un bergantín* con una quilla de 57 palmos de largo, construido en la playa de La Aldea de San Nicolás entre 1783 y 1785, con capital del comerciante de Gáldar, Miguel Ruiz, que estaba valorado en 9000 reales corrientes. Otros eran de menos envergadura como el *Nuestra Señora de Guía* y *Santiago* y el *Nuestra Señora de las Nieves*.

Estos veleros cubrían continuamente el trayecto entre las dos islas principales y hacían viajes puntuales para transportar tea, carbón y brea de los pinares del Suroeste y la sal de puntos diversos. E incluso iban a Madeira.

También transportaban piedras de cal desde Fuerteventura y Arinaga hacia las playas de este lugar, Tenerife y otras islas. En todos los puertos históricos había hornos para la calcinación pues era un enorme peligro el transporte por mar de la cal viva.



Rutas de cabotaje desde los puertos históricos del Noroeste de Gran Canaria..



Arriba: bergantín de cabotaje canario y marinero y niño con vestimenta marinera de la época, según ilustración de Álvarez de Rixo (1809).

Centro: bergantín de cabotaje de Gran Canaria, acuarela de Álvarez de Rixo (1808).

Abajo: salinas de roca del Norte de Gran Canaria (Costa de Arucas), similar a las existentes entre Agaete y Gáldar (J. González, 1996).

3. LA SALINAS DE MARISCO

La sal era uno de los productos vitales para la economía canaria por su importancia en la conservación de alimentos, tanto a nivel doméstico como industrial en la salazón de pescado.

En El Agujero (Gáldar) y en los bajios de lavas recientes de Las Nieves (Agaete), en La Salinilla del Puerto de La Aldea, etc. se llevaban a cabo, desde muy antiguo y hasta principios del siglo XX, pequeñas explotaciones salineras. Se trataba de unas pocetas de estructuras sencillas, asentadas sobre la roca, con una producción doméstica de sal en simples charcos naturales (o artificiales en su caso) del bajo rocoso costero o *marisco*.

Los charcos situados en primera línea servían para captar y calentar el agua en los periodos de máximas mareas, bien por temporales o bien por las subidas equinocciales, como las de septiembre-octubre, "las mareas del Pino" y "el cordón de San Francisco". A los situados en niveles superiores, más aislados del oleaje, se les iba añadiendo agua con cacharros y hacían de *cocedores*, donde finalmente el producto se cristalizaba por completo³.

³ Ver en bibliografía GONZÁLEZ: 1996 (salinas en marisco en el Norte de Gran Canaria).



**PUERTOS Y EMBARCADEROS HISTÓRICOS
EN EL NOROESTE Y OESTE DE GRAN CANARIA
SIGLOS XVI-XIX**

- **Puerto de Primera Tierra** (Sardina de Gáldar)
- **Puerto de Segundo Orden** (El Juncal, Las Nieves de Agaete, La Aldea de San Nicolás) Mogán (siglo XX)
- **Embarcaderos** (El Río, Puerto Nuevo, Caleta de Soria, Caleta de Abajo, El Risco, Guguay, El Asno, Tasartico, Tasarte, Veneguera y Mogán)

4. LOS PUERTOS HISTÓRICOS

La producción del Noroeste de Gran Canaria, fuera azúcar en un primer momento, orchilla, vinos, alcoholes o los excedentes de autoconsumo (cereales, hortalizas, quesos, carnes, maderabrea...), se exportaba a través de una red de embarcaderos naturales sin obras de fábrica: El Río, Puerto Nuevo y La Caleta de Soria (Guía); La Caleta de Abajo y Sardina del Norte (Gáldar). Continuaban hacia el Sur los de El Juncal (Gáldar-Agaete), Las Nieves de Agaete, El Puerto de El Perchel (La Aldea), etc. aparte de otros embarcaderos secundarios por El Risco, Guguay, Tasartico, Tasarte... De estos últimos, aparte los agropecuarios, salían productos muy demandados como el carbón, la leña, la madera y la breá.

Desde estos puertos naturales se conectaba con su interior, a través de caminos de herradura trazados por los mismos barrancos, por donde transitaban las bestias de carga y pasajeros.

Estamos ante puntos de embarques naturales: playas y caletas de arena o callados con sus caletones y veriles anexos, al soco de los vientos.

Los barcos fondeaban hasta donde el calado lo permitía y con lanchas llegaban hasta la playa o veriles para realizar las faenas de carga y descarga. Algunas eran difíciles, como los embarques de las reses vacunas, a las que se obligaba a nadar, muy rápido, desde la playa hasta el barco, donde con sus pescantes, poleas, sogas y fajines se elevaban hasta la cubierta.



Grabado de Williams (1837). Puerto de Sardina, con el Teide al fondo, a principios del siglo XIX.

4.1. SARDINA, PUERTO DE PRIMERA TIERRA

La posibilidad de llegar por buenos caminos de herraduras, desde Gáldar y Guía, y por su buen calado y excelente abrigo ante los vientos del Norte hizo que, desde un primer momento de la Colonización, el puerto de Sardina desarrollara un rol preponderante en la costa norte y oeste de la Isla. Tras la Conquista fue el principal punto de tránsito de los excedentes de granos menudos a Tenerife, así como de productos artesanales y manufacturas tanto de otros puertos insulares como de Europa. Además, su corta distan-

cia al puerto de Santa Cruz de Tenerife (principal enclave portuario intercontinental de Canarias) lo convirtió en un *Puerto de Primera Tierra**, con *Alcalde de Mar**.

El trayecto con Santa Cruz, de 34,8 millas (64,45 km), lo cubría un velero (balandra, bergantín o goleta), tanto desde aquí como de los puertos cercanos, en unas 4-5 horas, manteniendo un rumbo base de 305° en la ida y de 125° en la vuelta, sin necesidad de largas bordadas* y siempre con el puerto de destino (o en su caso la isla

con la altura del Teide) a vista tal como lo dibuja Williams en 1837 (ver pág. 23 y Glosario al final).

De los 400 barcos que recalaron en el puerto de Santa Cruz de Tenerife en el año 1778: 79 procedían de Puerto de la Cruz, 76 de Gáldar 65 de Las Palmas y 51 de Agaete (RODRÍGUEZ, 1979). Para este servicio marítimo con Santa Cruz, según la estadística de Escolar y Serrano (1793-1805), Gáldar disponía de dos veleros que cubrían el servicio con dos viajes por semana cada uno, con doce marineros por barco. Contaba además con una reducida actividad de pesca de bajura (una falúa y seis marineros) y las estudiadas salinas domésticas. A mediados del siglo XIX, pierde importancia y Madoz lo cita como puerto de tercera categoría (1845-1850.1986: p. 50).



Puerto natural histórico de El Juncal, en una de las mejores ensenadas de Canarias (lindero municipal entre Agaete y Gáldar).

4.2. EL PUERTO DE EL JUNCAL

La desembocadura del barranco de El Juncal, límite entre Agaete y Gáldar, constituye una de las ensenadas más abrigadas antes los vientos, en todo el litoral grancanario. Aunque lejano de las poblaciones, fue muy utilizado, sobre todo en los momentos de mal estado de la mar por los tiempos huracanados de Sur, que impedía faenar en los puertos principales.

Contaba a su favor hallarse más cercano a los caminos que enlazaban con las medianías y cumbres del Noroeste (Caideros, Fagagesto, Barranco Hondo, Artenara...), productoras de cereales menudos, quesos, loza, madera... Fray José de Sosa indica en su obra (1678-1688) que comenzó a utilizarse con frecuencia a mediados del siglo XVII (1994: 60) y Madoz, a mediados del XIX, lo califica de segunda categoría, en el mismo nivel que el de Agaete (1845-1850.1986: p. 56).

4.3. EL PUERTO DE LAS NIEVES

La playa de Las Nieves tuvo un importante movimiento portuario en los primeros decenios del siglo XVI, años del azúcar, dado la gran producción de las haciendas del valle de Agaete; aunque, luego, fue cediendo ante el mayor desarrollo del tráfico por Sardinna. Fue activa como punto de enlace

con Gáldar y La Aldea, y además con el también cercano puerto de Santa Cruz de Tenerife, donde se comercializaban los excedentes agrícolas de su fértil valle y de los productos del pinar de Tamadaba, así como la producción agropecuaria del Valle de Agaete y pagos del interior hasta Artenara. A mediados del siglo XIX, Madoz lo menciona como puerto de segunda categoría; tiempo en que comienza a convertirse en centro pesquero que abastece la demanda de medianías y cumbres del Noroeste: Caideros, Juncalillo, Artenara...

4.4. EL PUERTO DE EL PERCHEL-LA ALDEA

La producción agrícola y pecuaria del valle de La Aldea y de los pagos del interior, así como las explotaciones del pinar de Linagua-El Viso, se embarcaban a través de la desembocadura del barranquillo de El Perchel, entre La Punta y La Playa de La Aldea.

Rada del Puerto de El Perchel, La Aldea de San Nicolás, excelente puerto natural al abrigo de los alisios, cuya ruta de 35,8 millas (66,30 km) a Santa Cruz de Tenerife se cubría en 4-5 horas a vela.

Conforma un excelente abrigo frente a los vientos reinantes y el estar a solo 200 m de la playa principal de La Aldea lo hacía cercano, aparte de que esta última, en tiempos de calma, también era un buen puerto natural.

Tenia continuos enlaces con los puertos del Norte, donde la navegación era difícil por tener el alisio en contra, y con Santa Cruz de Tenerife.

Su estrecha relación comercial con la isla vecina no solo estaba marcada por las razones económicas o de navegación ya estudiadas, sino también porque las mejores tierras del valle eran propiedad amayorzgada de la casa nobiliaria lagunera de los Nava-Grimón. El trayecto de unas 35,8 millas (66,30 km), a Santa Cruz, se cubría en unas 4-5 horas con bordadas de acuerdo a los vientos de cada momento, similares a las de las rutas de los puertos de Agaete-Gáldar.



ESTAMPAS MARINERAS CANARIAS DE PRINCIPIOS DEL SIGLO XIX (ALFRED DISTON)



Marineros de Garachico, Tenerife, 1828 (24,1 x 19,2 cm).



Marinero de Gran Canaria, 1825 (23,2 x 16,5 cm).

Entre las muchas estampas etnohistóricas que Alfred Diston nos ha dejado, en excelentes láminas de acuarelas, están las de marineros. En estas dos podemos estudiar el tipo de barquillo de quilla en V, remos, trampa de juncos para pesca de morena y vestimenta, etc.
(Imágenes de Yale Center for British Art, Paul Mellon Collection).

[Alfred Diston (Lowestoft, Gran Bretaña, 1793–Puerto de La Cruz, 1861) fue un comerciante afincado en Puerto de la Cruz, con tradición familiar marinera en su país; excelente dibujante, plasmó con detalle en su obra publicada en Londres, en 1829, *Costumes of the Canary Islands*, personajes, vestimentas, paisajes... canarios y además ilustró espléndidamente obras científicas como las de Sabin Berthelot].



IV

UNA COSTA INSEGURA: PIRATAS Y CORSARIOS (SIGLOS XV-XVIII)

LOS MARES y el litoral de Canarias estuvieron sometidos a los peligros de corsarios y piratas. A lo largo de los siglos XVI y XVII estos solían utilizar los barrancos del despoblado poniente de Gran Canaria para sus aguadas. Y a mediados del siglo XVIII la alarma se encendió aún más, en estos puertos, con las pretendidas invasiones de buques corsarios y de la marina inglesa, sobre todo entre 1740 y 1800, tiempos de guerra entre España e Inglaterra, como explicamos en la lámina adjunta (pág. 31) que ilustra este periodo de mares peligrosos para los canarios, cuyas milicias se encargaron de la defensa del litoral.

En este capítulo aportamos novedades referidas a invasiones desconocidas hasta ahora relatadas por testigos directos.

1. EL REGIMIENTO DE GUÍA

El sistema defensivo de este departamento marítimo quedó bajo el control del Regimiento de Guía organizado en 10 compañías de milicias distribuidas en cada uno de los pueblos de la jurisdicción, con un total de 870 hombres. Además se ejercía un sistema de vigilancia costero, al que estaba obligado a participar la población en turnos, sobre todo en las guerras con Inglaterra y Francia (1742-1743, 1761-1763, 1779-1783, 1793-1795, 1796-1800...).

Desde la montaña de Gáldar-La Atalaya se controlaba por el naciente la costa de Lairaga hasta el Vigía de La Isleta y por el poniente la panorámica que llegaba hasta el puesto de observación de la Degollada de Las Conchas, en La Punta de La Aldea, y desde donde el campo visual se ex-

tendía más al Sur con sucesivas *atalayillas* situadas en los riscos de aquel macizo. El humo de hogueras era la señal convenida de aviso de alarma.

2. ATAQUES DESDE EL MAR

En 1742 se presentaron por estas costas varios buques ingleses en acciones aisladas. En 1743 se acercó una potente escuadra al mando de Charles Windon que armó un gran revuelo entre la población con ataques a diversos pueblos. Sucesos análogos se repitieron hasta 1745 cuando los puertos canarios del suroeste tuvieron que rechazar varios ataques ingleses.

El 23 de diciembre de 1742, cuatro navíos ingleses fondearon en la playa de Veneguera e intentaron penetrar hacia el interior, pero fueron rechazados por la compañía de milicias de La Aldea que también tuvo que hacer frente a otra invasión en su misma playa entre 1743 y 1745.

En este último año, el puerto de Las Nieves (Agaete) se solivianta. Una escuadra de barcos corsarios ingleses pretendió hacer aguada, siendo rechazada por los milicianos de la comarca, al mando del capitán Juan Acedo Betancort, quien también participó en los citados encuentros por los puertos de El Juncal, La Aldea y Veneguera. De estos acontecimientos tenemos precisa información, hasta aho-

ra desconocida, fechada en 1760 ante escribano, por las declaraciones para hacer méritos militares por el ya sargento mayor del Regimiento de Guía, Juan Acedo que declara que siendo capitán de milicias de las compañías de Agaete y La Aldea, interviene varias veces en la defensa de los puertos de El Juncal, de Las Nieves y de La Aldea, en primera línea de fuego e incluso desplazándose en ocasiones peligrosamente por mar en un pequeño barco de vela, a escondidas de los barcos ingleses, para dirigir las operaciones de defensa, en los años de 1742 a 1746⁴. La información que realiza, ante un

⁴ La historiografía canaria, basada en el trabajo de Rumeu de Armas (1945, T. III, pp. 224-270), apenas tenía nociones de estas invasiones, salvo, y vagamente, del suceso de Agaete, citado por Viera y Clavijo (1978: T. II, 162). En 1986 localizamos una valiosa fuente escrita de testificaciones de aldeanos ante el Consejo de Castilla en 1777, sobre rechazo por sus milicias a tres invasiones, inglesas, por Veneguera y La Aldea (1742-1743) en el AHN de Madrid (Consejos, leg. 1349, fols. 60-61). De ello dimos detalles en los libros *El Pleito de La Aldea* (1990: 65) y *La Mar en el Oeste de Gran Canaria* (2004: 76-83). En 2015 reconfirmamos tales invasiones tras el descubrimiento de un documento testificado por una fuente directa y participe como coordinador de la defensa en aquel entonces: el citado capitán Juan Acedo Betancort al que corroboran su testimonio seis testigos, suboficiales a su mando, en una declaración de méritos (en AHPLP, Protocolos Notariales. Escbo. leg. Fco. de Casares, leg. 928, fols. 119 r-128 v^o) para cuya localización estamos en deuda con el cronista oficial de Ingenio, don Rafael Sánchez.

escribano público, el capitán Acedo y los seis testigos que ratifican sus méritos, hacen referencia a intensos tiroteos y cañoneos entre los ingleses y la costa donde se atrincheraban las milicias por El Juncal, Las Nieves y La Aldea, de la que extractamos algunos párrafos:

«1º. (...) q^e siendo Capitán de dicho Regimiento en los pasados 44, 45 y 46 hasistió en la marina de aquellos puertos y costas a resistir los desembarcos qe pretendieron haser los Ingleses (...) dandome todos los oficiales mas antiguos el comando p^r el mucho empeño, esfuerzo y honor con q^e me portaba (...)».

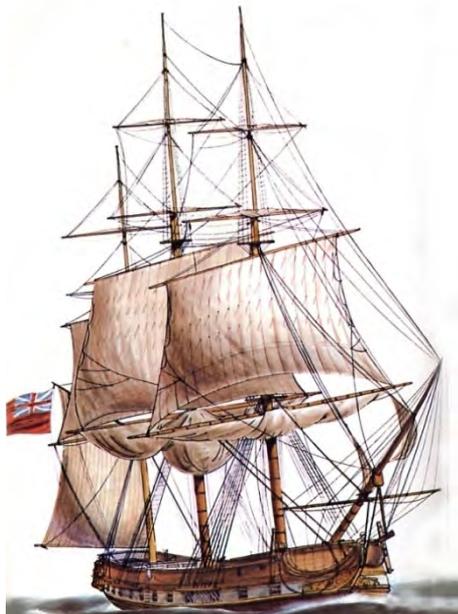
«2º. (...) q^e (...) defendí una valandra en que iba el caudal del Rey (...)».

«3º. (...) q^e en otra ocazn^a pasé a las costas de La Aldea de Sⁿ Nicolas con una compañía a resistir un desembarco de los Ingleses y aprisioné cinco que entregue a D Anselmo Quintin en la Ciu^d(...)» [episodio de Veneguera].

4º. «(...) qe una noche y un dia estube con mi» [compañía] «a espaldas de un parapeto de piedras sufriendo cañonazos de dos navios q^e querian sacar dos valandras Ancladas en aquel Puerto, lo qe no lograron p^r la defensa q^e hise con gran rriesgo de la vida».

«5º. (...) q^e en el Puerto de Las Nieves, estube sufriendo los tiros de un navio enemigo q^e pretendiendo haser desembarco y tuve el comando de todos (...)»⁵.

⁵ AHPLP. Protocolos Notariales. Escribano Francisco de Casares, leg. 928, fols. 119 r-120 v.º Guía, 02-XII-1760.



Dibujo de un navio de guerra inglés (1805), cuya estampa, a veces en grupo, alarmó a las vecinas del Noroeste de Gran Canaria, en tiempos pasados.

El siguiente periodo de alarma tiene lugar entre 1797 y 1808, en el contexto de nuevas guerras europeas, donde se dan apresamientos en el mar, a vista de los puertos de esta zona, en la travesía de Gran Canaria a Tenerife, uno de los cuales fue la captura por un corsario inglés del barco de pesquería *Nuestra Señora de Las Angustias*, en 1800, que regresaba a Tenerife, enfrente mismo del puerto de La Aldea⁶. El 7 de noviembre de 1800 llegaron al puerto de Las

⁶ SUÁREZ GRIMÓN, 1993: 154.

Nieves, en un bote, la tripulación y los pasajeros de un barco chino (entre otros el inquisidor don Cándido y tres hijos del Conde de la Vega Grande), que con bandera hispana, procedente de Santa Cruz de Tenerife y con destino a la Península, llevaba unos 300 prisioneros ingleses, los que se habían hecho, en estas aguas, con el control del buque:

«(...) Se levantaron los ingleses y bordan una lancha a la mar y embarcaron al inquisidor y los hijos del conde, paje y algún otro pasajero (...) y milagrosamente llegaron al lugar de Gáldar, al puerto de las Nieves, con parte del equipaje, que el demás se lo llevaron los ingleses (...)»⁷.



Miliciano de Gran Canaria, según un grabado de Williams (1837). Las milicias canarias jugaron un papel importante en la defensa ante los ataques por mar.

Grabado de Williams (1837), coloreado, que recoge la vega de Guía-Gáldar.

Al fondo el pico de La Atalaya, nombre que adquiere por ser punto de observación militar de la costa del barlovento insular, desde La Punta de La Aldea a El Vigía de La Isleta (Las Palmas).



⁷ Los "Cuadernos" del comerciante de la calle Peregrina don Antonio Betancourt (1796-1807), (1996: 255).

INVASIONES O PRESENCIA DEL CORSO INGLÉS POR LA COSTA DEL NOROESTE Y OESTE DE GRAN CANARIA, ENTRE 1742 Y 1800

1745

Cuatro navíos ingleses pretenden entrar por los puertos de Las Nieves y de El Juncal. Son rechazados por las milicias del Regimiento de Guía.

7 de noviembre de 1800

Un navío inglés captura a una balandra canaria frente a La Punta de La Aldea.

1743-1745

Dos navíos ingleses desembarcan en La Aldea y son rechazados por las milicias locales.

23 de diciembre de 1742

Cuatro navíos ingleses desembarcan en Veneguera. Las milicias de La Aldea, al mando de Acedo, capturan a cuatro y matan a uno.



SIGNOS

- Límite parroquial hacia 1742
- Regimiento de milicias
- Compañía de milicias
- Puerto
- Puerto de Primera Tierra y Alcaldía de Mar
- ★ Punto de encuentro bélico



A. Diston del.

MILITIAMAN of GRAND CANARY.

Published by Smith, Elder & Co. Cornhill, 1829.

W. Day litho. 77 St. Duke St.

W. Pick. del.

Miliciano de Gran Canaria, por Alfred Diston.
En *Costumes of the Canary Islands*, Londres, 1829.



V

UNA NUEVA HISTORIA EL PUERTOFRANQUISMO Y SUS CAMBIOS (SIGLOS XIX Y XX)

SEGÚN avanzaba el siglo XIX el tráfico de cabotaje y pesquerías mejoró notablemente, primero con la desaparición de los temidos piratas y corsarios y luego con la implantación de un nuevo modelo económico y político.

El nuevo régimen, el liberalismo, a través de la nueva Diputación Provincial de Canarias, comenzó a ejercer otras competencias con la Comandancia Militar de Marina, que reguló el tráfico de cabotaje autorizando, a todas las calas y radas insulares de pueblos y ciudades, el despacho de roles de los buques.

El Decreto de Puertos Francos de 1852, por el que las Islas recuperaron el libre comercio y sus antiguos vínculos

atlánticos, aceleró el movimiento comercial canario centralizado en los tres puertos principales (Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de La Palma) con su red de enlaces a puertos de segundo y tercer orden.

Comienza la época dorada del cabotaje canario, cuando los puertos de este litoral grancanario, desde Sardinia del Norte hasta La Aldea y Mogán, continúan, hasta principios del siglo XX, manteniendo contactos preferentes con Santa Cruz de Tenerife. Luego, después de la Primera Guerra Mundial, lo harán con La Luz y Las Palmas, donde las nuevas carreteras y vehículos a motor influyen progresivamente.

1. LA RECONVERSIÓN DE LA FLOTA

Desde principios del siglo XIX, la carpintería de ribera canaria había comenzado a fabricar un tipo de velero mejor adaptado a los mares de la zona; unas naves alargadas, tipo goleta* con una quilla más extensa, poca manga, casco en "V" y aparejo *pailebot**, que las hacía muy ligeras con los vientos alisios (ver Glosario).

En Gran Canaria la carpintería de ribera mantuvo su gran centro en los astilleros de San Telmo, de donde salieron varios veleros *pailebot** para el cabotaje y pesquería, mientras que en Sardina del Norte y Agaete se mantuvo la tradición con barcos de menor envergadura y, sobre todo, las falúas para la pesca de bajura, caracterizadas por una quilla pronunciada para soportar el embate de los mares revueltos y casco liso*.

A finales del siglo XIX, se contabilizan en la Isla 22 naves de casco de madera y velamen con aparejo *pailebot** de dos a tres palos, de unas 30 a 80 Tm.

Estos veleros de aparejo *pailebot** se hicieron muy populares entre la población costera y aún se mantienen en la memoria colectiva: los *Esperancilla*, *Telémaco*, *Elvira*, *San Antonio* (Rosas), *Adán*, *San Miguel*, *Asterope*, *Águila de Oro*, *La Carlota*, *La Luz*, etc. Entre ellos hubo algunos con fatal

destino: el *Esperancilla*, hundido con su carga de leña buena a unas dos millas de Peñón Bermejo-Punta de La Soga, el 21 de abril de 1875, donde pereció toda su tripulación (13 marineros y un pasajero), y el *San Antonio*, hundido frente a la costa de Gáldar el primero de julio de 1908.

Unos mejoraron con el acoplamiento de motores y hélices, en cambio otros mantuvieron el velamen hasta mediados del siglo XX, ya dedicados a la pesca en la Costa de África o navegando singladuras sin fin como las de la gesta del transporte de emigrantes canarios ilegales a Venezuela, casos de los *Telémaco*, *Carlota* y *Nuevo Adán*, entre otros.

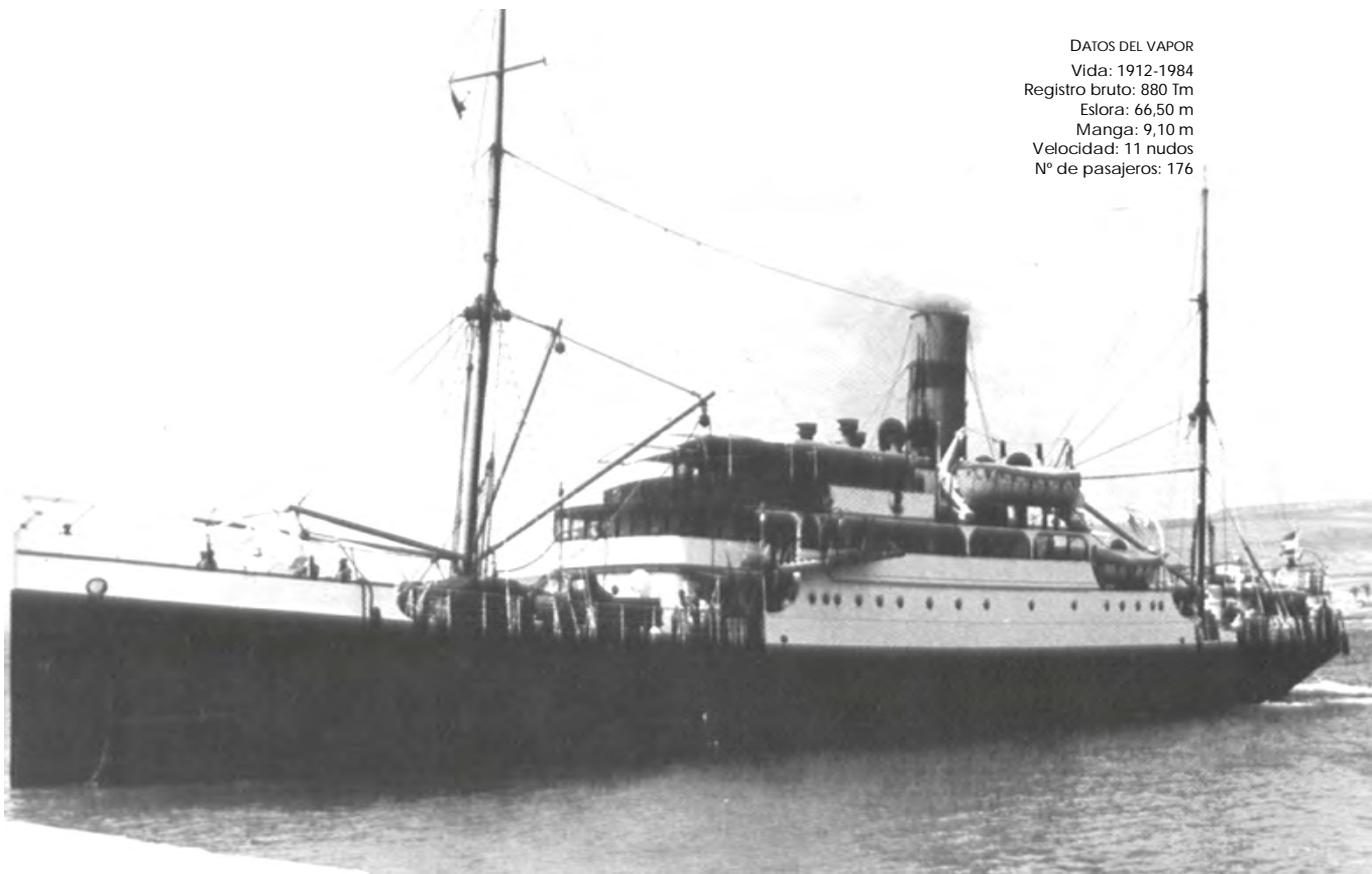
Luego comenzaron a llegar los vapores, la revolución del siglo en la navegación, que ejercieron una fuerte competencia contra los románticos veleros. Aquellos buques de casco metálico fueron la principal baza de la expansión de los principales puertos canarios.

Destacamos, a partir de 1913, los vapores del Servicio Interinsular de Correos, los célebres *correillos* o *vapores negros*, de 500 a 800 Tm, de *La Palma*, *Gomera*, *Viera* y *Clavijo*, etc. que enlazaban todos nuestros puertos históricos insulares con Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria. Además de otros vapores de em-

presas isleñas e incluso de multinacionales para el transporte de la fruta y mercancías, caso de la compañía Fyffes. Y además se acoplaron a las falúas y balandras los primeros motores térmicos prediesel.

Velero tipo *pailebot*, modelo común de la flota canaria de cabotaje del siglo XIX hasta mediados del XX.

Abajo: vapor, correillo, de la Tramediterránea, el *Viera* y *Clavijo*. Estos buques eran visitantes semanales de los puertos del Noroeste en su ruta hacia Tenerife, en las tres primeras décadas del s. XX.



DATOS DEL VAPOR
Vida: 1912-1984
Registro bruto: 880 Tm
Eslora: 66,50 m
Manga: 9,10 m
Velocidad: 11 nudos
Nº de pasajeros: 176

2. CALERAS EN LAS COSTAS

Uno de los productos más transitados en el tráfico de cabotaje fue la piedra de cal, materia prima de la cal viva, producto elaborado en hornos que se hallaba en cada uno de los puertos históricos estudiados, desde Sardina del Norte a Mogán.

Este material originó un importante comercio entre las Islas, siendo muy significativas las exportaciones llevadas a cabo desde las zonas de caliches de Arinaga en Gran Canaria y sobre todo desde puntos diversos de las caleras de Fuerteventura.

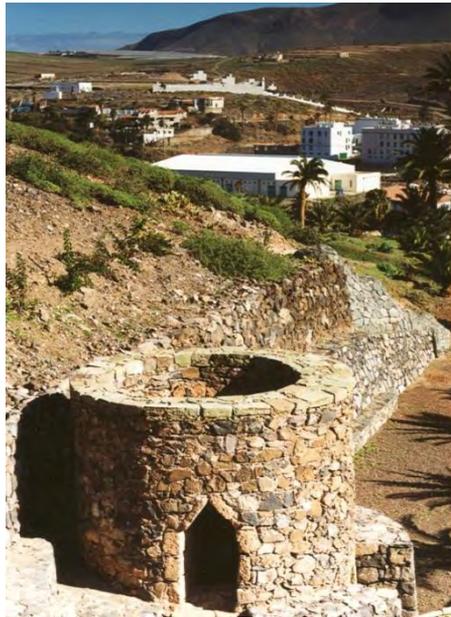


Mapa de localización de hornos de cal por la costa Noroeste de Gran Canaria y el principal centro calero de la Isla, en Arinaga.

Horno de cal en La Palmita. Agaete.

La piedra de cal se quemaba en los hornos que había en las islas receptoras, pues la cal viva era muy peligrosa transportarla en los veleros, ya que cualquier contacto de este producto con el agua (lluvia o mar), podía quemar la estructura de madera de estas naves. También se tenía materia prima de caliches costeros, como los de La Palmita, en Agaete, por ejemplo.

Las principales caleras estaban en los puertos de Sardina, Las Nieves de Agaete y La Aldea de San Nicolás.



3. NUEVAS INFRAESTRUCTURAS Y LA AYUDANTÍA DE MARINA DE GÁLDAR

Según avanza el siglo XIX y se adentra el XX, con la producción primero de la caña dulce para las fábricas de azúcar de Becerril y Agaete y luego de los plátanos y tomates, toda la comarca hasta La Aldea de San Nicolás se revitalizó económicamente. Gáldar adquirió un mayor protagonismo en todos los órdenes de la vida económica, social y marítima. En consecuencia la actividad portuaria es más intensa y estos puertos mejoran en su infraestructura, tanto de embarque

(los muelles y pescantes) como de empaquetado de fruta (almacenes), manteniendo enlaces continuos con Santa Cruz de Tenerife, sobre todo porque en su puerto la casa Fyffes tenía para la fruta de exportación mejor conexión de sus vapores intercontinentales. Luego, después de la Primera Guerra Mundial, se orientó todo el empaquetado hacia El Puerto de La Luz.

Para la mejora de la navegación se disponen desde el siglo anterior de faros y mapas-cartas náuticas cada vez más exactas (ver pp. 46-47).



El Puerto de Sardina hacia 1928-1930. Teodor Maisch (FEDAC).
En el cuadro superior, su faro antiguo.

3.1. DE ALCALDÍA DE MAR A AYUDANTÍA DE MARINA DE GÁLDAR

La antigua *Alcaldía de Mar** se convirtió en *Ayudantía de Marina**, por la Real Orden de 16 de noviembre 1859, cuya jurisdicción llegaba desde la costa de Arucas hasta Mogán. En la misma, hacia 1864, se hallaban matriculados 347 marineros (11 de La Aldea, 147 de Agaete, 166 de Sardina, 3 de Mogán y el resto de otros lugares). Y, además, en 1894 se le concedió el título de ciudad a Gáldar. Con el aumento de la marinería en la zona y la extensión de las rutas de cabotaje esta Ayudantía tuvo un papel más importante.

3.2. LAS MEJORAS EN EL PUERTO DE SARDINA

El puerto de Sardina del Norte recupera el tráfico perdido a mitad del siglo XIX y es declarado de interés general e incluido en el plan de construcciones marítimas por el que se levanta el faro, puesto en funcionamiento en 1891, según el proyecto del ingeniero Eugenio Suárez Galván, obra que ayudó enormemente a la navegación nocturna por ese cuadrante.

En 1864 Juan León y Castillo redactó su proyecto de muelle, aunque no estuvo finalizado hasta 1898. Fue una obra sencilla, un dique con escalinatas realizado con los materiales comunes de la época: mampostería ordinaria

(cal y arena) y muros externos y pretilles de cantería. Su plataforma llevaba grúas-pescantes de madera para las faenas de embarques y desembarques de las mercancías y frutas.

A medida que aumentaba el tráfico de mercancías y las exportaciones azucareras y agrícolas se le fue dotando de mejores servicios como almacenes de empaquetado (Fyffes, Yeowar, Duum, etc.), un nuevo dique privado y obras de fábrica finalizadas en 1905. Esta infraestructura portuaria mejoró con otras instalaciones como la de La Caleta de Abajo (muelle y almacén construidos entre 1897-1905) y las de El Agujero, con su pequeño dique-muelle y pescante.

Hasta principios del siglo XX este *Puerto de Primera Tierra*, como los restantes enclaves portuarios históricos que estudiamos, no había quedado aún conectado con la Carretera del Norte. Fue el 5 de junio de 1901 cuando llegó a Sardina el ramal procedente de esta importante vía, que también llegaba al Puerto de Las Nieves de Agaete. Pero el tráfico rodado se venía haciendo en carretas, el mecanizado comienza poco antes de la Primera Guerra Mundial y luego se generaliza en los años veinte, con las primeras camionetas (Ford, Chevrolet, Dodge...) que mejoraron el transporte de fruta, mercancías y pasajeros por todo su *hinterland** o espacio interior.

ÚLTIMAS RUTAS DE CABOTAJE INSULAR Y LOCALIDADES MARINERAS,
EN EL OESTE DE GRAN CANARIA,
Y PRIMERAS CARRETERAS DE ENLACE A LOS PUERTOS
(1900-1945)

A Santa Cruz de Tenerife, 35.6 millas, aprox.
(65-66 km), en línea desde La Aldea-Agaete-Sardina



El transporte por mar alcanza su máximo movimiento entre 1920 y 1936, con rutas de vapores y veleros que hacen escala por todos los puertos. A la vez cobra importancia la Carretera del Norte con un tráfico rodado, después de 1920, sobre vehículos a motor, donde cada punto final es un puerto. Llegó a Sardina y a Agaete en 1900-1901. Y a La Aldea en precario, sin acabar sus obras, en 1939, cuyo retraso se culpó a influencias de la naviera de los Trujillo.



Arriba: edificio donde estuvo la sede de la Ayudantía de Marina en Gáldar.
Abajo: muelle de Sardina y pequeño dique de Caleta (Gáldar).
Fotografías de Jesús Quesada, Gáldar.

3.3. EL PUERTO DE LAS NIEVES Y SUS NAVIERAS FAMILIARES

El Puerto de Las Nieves alcanzó, como todos los de su comarca, un gran desarrollo, especialmente con las exportaciones de plátanos y tomates, después de 1898. En 1878 habían finalizado las obras de su muelle, proyectadas desde 1864 y ejecutadas por el empresario local Antonio de Armas, cuyos descendientes invirtieron en empresas maríneas e industriales como el azúcar y la peletería. Los varios almacenes de empaquetado, su muelle y la estratégica posición de

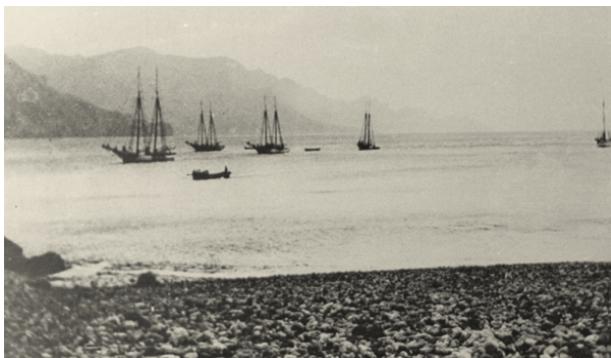
enlace por tierra con Las Palmas de Gran Canaria, por la Carretera del Norte (aproximadamente hacia 1900-1901) para los viajeros que llegaban por mar desde La Aldea, lo convirtieron en un puerto muy transitado.

En este enclave maríneo destacamos el desarrollo de una activa pesca de bajura pues contaba con una nutrida presencia de familias de pescadores, la más importante de todo este litoral.

El Puerto de Las Nieves, hacia 1927-1928, con una docena de falúas y varios almacenes de empaquetado de fruta. Imagen de Teodor Maisch. FEDAC.



Este desarrollo mariner de Agaete se reactivó con la iniciativa de su burguesía local enriquecida con la exportación de cochinilla, plátanos y el comercio, que desde el siglo anterior venía invirtiendo capitales en la navegación de cabotaje. Entre otras destacamos a las pequeñas navieras del siglo XIX de los Trujillo Ramos, Eusebio Barroso, Álamo Vizcaino y Dionisio Nuez, a las que más tarde se unieron las de los Armas, Trujillo Álamo y otros. De estas sagas marineras sobresalen los Trujillo Álamo al convertirse a finales de los años veinte en una destacada naviera insular con una importante flota de vapores como los *Esperanto* (110 Tm), *San Carlos* (223 Tm), *Alejandro II* (400 Tm) y *Consuelo de Huidobro* (395 Tm), con la que cubren líneas de cabotaje interinsular y de la costa de África Occidental española y francesa.



El Puerto de Las Nieves (Agaete), a principios del siglo XX, con cinco veleros pailebot fondeados en su rada (colección Paco Rivero, Guía).

Los Trujillo, con sus oficinas en El Puerto de La Luz, organizaban la consignación de sus buques para las citadas rutas, sobre todo por los puertos canarios donde aún en los años treinta y cuarenta no llegaban las carreteras. El *Consuelo de Huidobro*, su última adquisición (1944), cubrió después del hundimiento del *San Carlos* el servicio de correo y abastecimiento oficial de Sidi-Ifni hasta que, en 1947, es vendido, ya en crisis la naviera⁸. El *San Carlos*, el más recordado, fue hundido la noche del 16 de diciembre de 1940 por un submarino desconocido, a 40 millas de Cabo Juby. En el proceso de Nuremberg se vino a descubrir que fue el submarino alemán U-37 quien lo hundió por error.

La crisis de la Guerra Mundial junto al hundimiento del *San Carlos* arruinaron esta naviera. Con las indemnizaciones recibidas de Alemania, años después, por dicho siniestro, y con la venta de su flota, los Trujillo compraron tierras por esta comarca y dejaron el negocio marino⁹.

⁸ La historia del *Consuelo de Huidobro* en DÍAZ LORENZO (2014) y en FERRERA JIMÉNEZ (*Diario de Las Palmas*, 06-II-1982, p. 53).

⁹ Sobre el caso del *San Carlos* en HERALDO (*El Eco de Canarias*, 08-III-1977, p. 28), FERRERA JIMÉNEZ (*Diario de Las Palmas*, 17-X-1988, p. 69), SOCORRO (*La Provincia*, 31-I-2010, p. 14) y SANTANA SUÁREZ (01-VI-2016). Este vapor estaba registrado por la sociedad *Lloyd's Register*, lo que coadyuvó para la indemnización, gestionada por el Estado español.

3.4. EL PUERTO DE LA ALDEA

El movimiento portuario en La Aldea creció rápidamente a partir de la introducción de los cultivos de tomates en 1897. El arrendatario del latifundio *Hacienda Aldea de San Nicolás*, el comerciante alemán radicado en Santa Cruz de Tenerife Ernesto Carlos Jack, tomó la iniciativa de construcción de un muelle-embarcadero y almacén que aún subsiste, cuyos embarques hasta 1914 también se dirigían al puerto de Santa Cruz de Tenerife.

El muelle se construyó en la playa principal, sobre un tablero rocoso junto a una zona de poco calado. La obra no responde al modelo de dique que se adentra en el mar, sino a una plataforma irregular adosada al cantil, con una rampa ascendente hasta el alma-

cén de empaquetado. Lleva además unas casetas de madera para las consignatarias de los buques.

Como quiera que la ejecución de las obras de la carretera Agaete-La Aldea traían, desde 1920, un sensible retraso este puerto se constituyó como el principal punto de salida y entrada de mercancías, pasajeros y producción agropecuaria. Junto a las líneas de veleros, motoveleros y vapores se reforzó sobre el mismo un servicio rápido, en muchos casos diario y de trayectos cortos de ida y vuelta con falúas a motor para viajeros, que enlazaba con Mogán y Agaete. Por ello será el puerto con más movimiento comercial de esta comarca, en la década de los años treinta.

El muelle de La Aldea, hacia 1934-1935, en plena faena de embarque de frutas y pasajeros: tres vapores, dos veleros, dos camionetas, un turismo, ceretos de tomates... hablan por sí solos de su febril actividad antes de la Guerra de España.

Ver la imagen de la cubierta de este libro, instantánea de este puerto, probablemente del mismo día, donde se aprecian más detalles de los vapores y veleros.

(Fuente de identificación de buques en obra del autor *Ingenierías históricas de La Aldea*, 1994: p. 304).



3.5. LOS EMBARCADEROS DEL SUROESTE

Más al Sur, desde 1900, la frutera Elder & Fyffes se encargó de la infraestructura de empaquetado de tomates y de embarques por las playas de Guguy (con un transbordador aéreo para bajar la fruta desde su almacén hasta el buque anclado mar adentro)¹⁰, de Tasartico (cueva-almacén), de Tasarte (almacén), de Venguera (almacén y muelle) y de Mogán (almacén).

La relación de los puertos del Noroeste con los del cuadrante suroeste fue estrecha (de lo que el lector puede informarse en nuestro trabajo *La Mar en el Oeste de Gran Canaria*¹¹). Aunque sea tangencialmente, indicamos dos aspectos de esta relación:

1º.- La comunicación continua entre ellos, desde Mogán a Sardina, tanto por los veleros y vapores de las navieras de Agaete como por las falúas que casi diariamente transportaban pasajeros de un lado a otro. Así en el mes de julio de 1936, como veremos en el siguiente capítulo, una de estas hacía el trayecto de Sur a Norte, saliendo por la mañana de Mogán y regresando por la tarde.

2º.- A partir de la punta más occidental de Gran Canaria, El Descojonado-

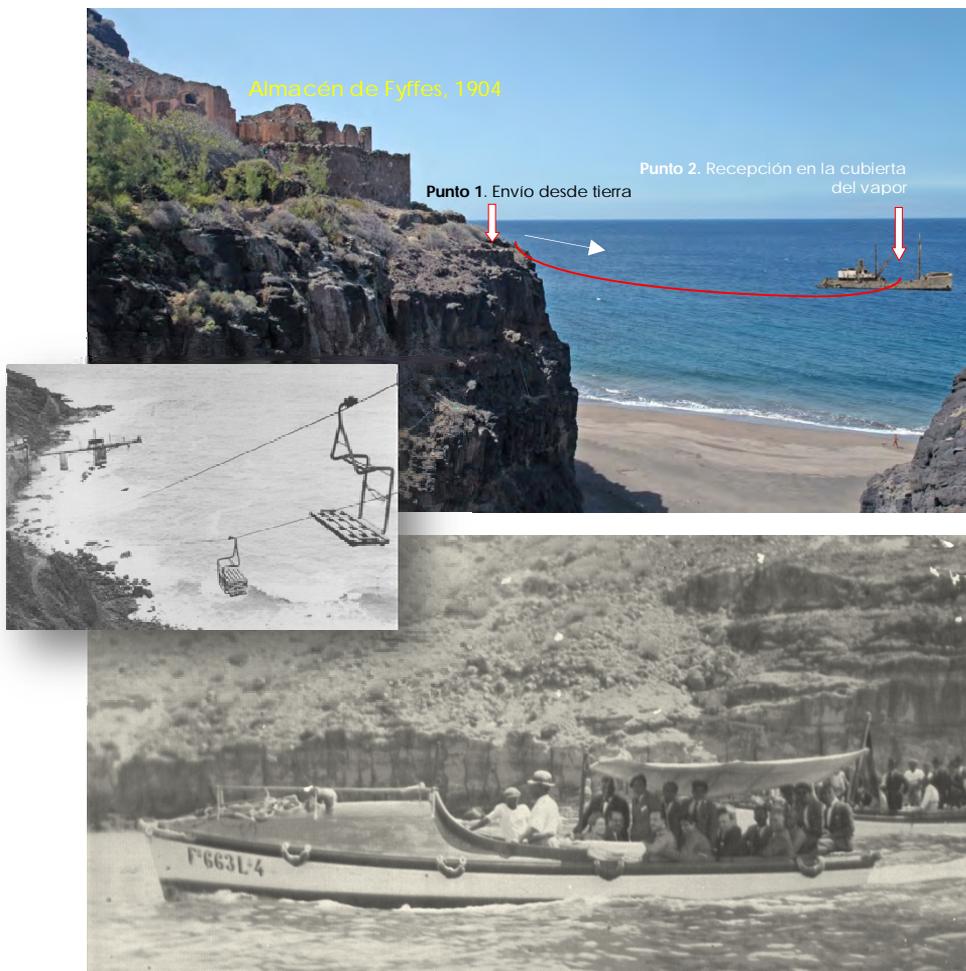
do, comienza este cuadrante, conocido como el *Mar de las Calmas de Canaria*, rico en pesca, sobre todo en la temporada de los túnidos, por lo que se establecieron desde Mogán a Arguineguín varias factorías de salazón de pescado, adonde llegaron familias marineras de La Aldea y Agaete donde se asentaron definitivamente.



La Punta de El Descojonado, intersección entre los cuadrantes marítimos del Noroeste y Suroeste de Gran Canaria y comienzo del *Mar de las Calmas*.

¹⁰ Detalle aportado, en 2015, por el ingeniero Iván Cypelli (el Suizo de Guguy).

¹¹ 2002, pp.121-132, en: www.infonortedigital.com/publicaciones/docs/33.pdf.



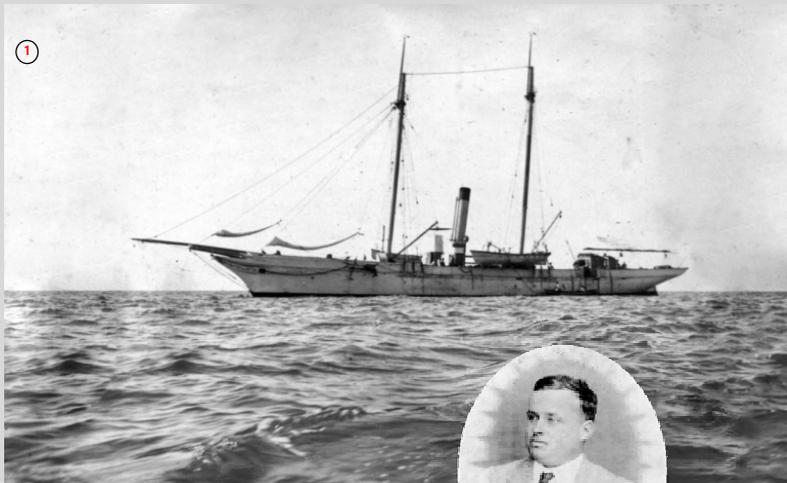
Arriba: recreación de embarque por transbordador aéreo de los atados de tomates desde el almacén de Fyffes, en Guguy Grande, hasta la cubierta del vapor. Un sistema implantado por la ingeniería de finales del siglo XIX. Consistía en un cable-guía tensado por el mismo barco sobre el cual caminaba una doble garrucha (polea) tirada/frenada por un cable tractor, idéntico al instalado en el pescante de Agulo (La Gomera), cuya imagen insertamos en el recuadro.

Abajo: estampa de una falúa a motor (*Comandante Franco*, héroe de la aviación) hacia 1931, que cubría trayectos por la costa del Suroeste con sede en Mogán.

DOUGLAS CHARLES FENOULHET, EL NIÑO (1882-1927), Y SUS INSTANTÁNEAS FOTOGRÁFICAS DE BARCOS, MUELLES, CAMINOS DE HERRADURA, HUACALES Y ATADOS POR ESTA COMARCA.

- 1.- Buque de vela con acoplamiento de máquina de vapor auxiliar. Estas máquinas serán sustituidas en los años 20 y 30 por motores térmicos prediesel (1914-1928 aprox.).
- 2.- Puerto de Sardina (Gáldar). Descarga de huacales de plátanos para el embarque (1914-1928 aprox.).
- 3.- Rada del puerto de Las Nieves con dos veleros de aparejo *pailebot*, al fondo la Punta de La Aldea (1914-1928 aprox.).
- 4.- Embarque de huacales de plátanos hacia el lanchón que los llevará al barco, a hombros de marineros en playa de piedra (Mogán). Las navieras contaban con marineros muy fuertes, capaces de realizar estas faenas (1914-1928 aprox.).

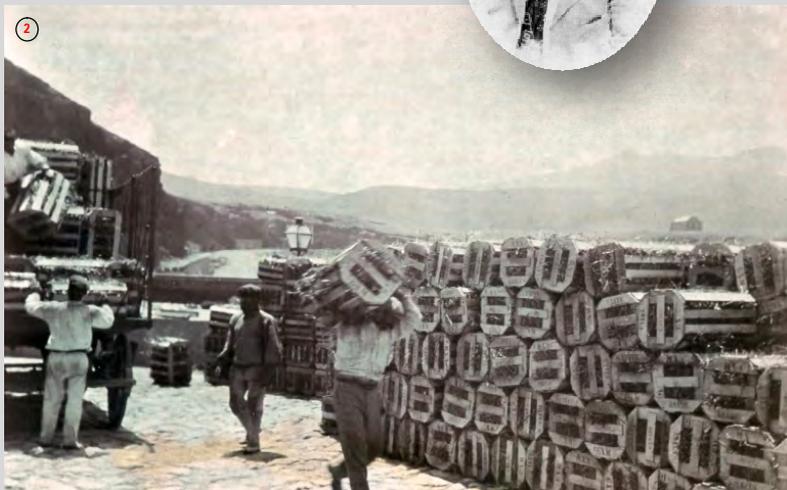
Imágenes protegidas. Copyright,
RODRIGUEZ MENDOZA.



Douglas Charles FENOULHET (1882-1927)



Douglas Charles FENOULHET (1882-1927) fue delegado de la casa Fyffes en Gran Canaria y residió en Gáldar, entre 1910 y 1927, donde era conocido como *el Niño*. Gestionaba los intereses de esta multinacional frutera y naviera, que tenía sus propios almacenes de empaquetado de tomates y plátanos, muelles y medios de transporte marítimo desde Sardina a Mogán. En sus viajes por tierra y mar a todos estos puntos llevaba su cámara fotográfica, con la que captó muchas imágenes desde el ángulo global del paisaje y paisanaje económico, social y etnográfico, que archivó en su álbum familiar. Parte del cual sirvió para la reciente exposición *Leacock, Fyffes, Harris & Cia: Ingleses en el Norte de Gran Canaria*, realizada en Guía de Gran Canaria, en 2016; imágenes restauradas por Antonio Quesada Quesada, de los originales de este álbum propiedad hoy de Maria Rodriguez Mendoza, sobrina del ama de llaves de Fenoulhet, del cual seleccionamos estas cuatro instantáneas por gentileza de la misma.





LA LUZ, LA ÚLTIMA VELA DE CABOTAJE POR EL NOROESTE DE GRAN CANARIA



Arriba: tripulación en la cubierta del velero *La Luz*, en los años veinte (de la familia SUÁREZ HERNÁNDEZ, colección PROYECTO C. DE LA ALDEA).

Abajo: imagen de este barco (retocada) (colección de FERRERA J., 1989: p. 247).

La Luz, un *pallebot* de 26 Tm con dos mástiles, tripulado por ocho marineros y matriculado en Las Palmas, estaba gestionado por los Rodríguez Nuez, familia de vieja tradición marinera de Agaete. Representa una de las últimas velas de cabotaje por estos mares, y aún se recuerda en La Aldea por sus servicios, los últimos en el tiempo del hambre, en la Posguerra, cuando transportaba los alimentos de primera necesidad, racionados por la Delegación Provincial de la Comisaría de General de Abastecimientos y Transportes (el *Reparto*), entonces pilotada por Nicolás (*el de La Luz*) Suárez Segura (1880-1964). Con su venta los Rodríguez Nuez compraron, en este pueblo, un terreno (de dos fanegadas) que tomó por ello el nombre de *La Finca de La Luz*, parte del cual es hoy *Calle La Luz* (en Los Llanos).

El 26 de octubre de 1949, *La Luz* había salido de Las Palmas dirección Arrecife, para allí tomar sigilosamente rumbo a Venezuela con un grupo de emigrantes, pero fue detenida por las autoridades antes de partir. En ese momento su armador es Gervasio Santana y su patrón Tiburcio Miranda, y se está produciendo una gran odisea, de 1948 a 1951: en arriesgados viajes clandestinos sin retorno de 74 veleros (casi toda la flota), llevan a unos 4000 isleños hacia la *Tierra Prometida* de Venezuela. Entre ellos se fueron para siempre veleros tan conocidos en estos puertos como los *Carlota*, *Delfin*, *San Miguel* y otros.



Se tienen varias noticias de los servicios de este velero por la prensa, como colaboración en las fiestas patronales, traslado de accidentado grave, servicios continuos de pasaje La Aldea-Las Nieves-Las Palmas, etc.

Ejemplo de 1926: *Diario de Las Palmas* (18-VIII-1926, 25-VIII-1926 y 07-IX-1926).

VI

GUERRAS, FORTIFICACIONES, FIN DEL CABOTAJE Y LA TRADICIÓN MARINERA (1936-1970)



EL GOLPE militar de 18 de julio de 1936 supuso un fuerte impacto en la vida de los marineros y vecinos de estos pueblos costeros, donde se viven momentos de gravedad extrema. Luego, el nuevo régimen militarizó la zona por completo. Las tradicionales franquicias fueron anuladas, imponiéndose una autarquía económica.

La crisis comenzó a remitir una vez finalizada la Segunda Guerra Mundial, cuando se reanudaron, hacia 1945-1946, las exportaciones de tomates, que eran una excepcionalidad en aquel nuevo marco económico de la Autarquía debido a que, con ellas, el Estado, empobrecido por la guerra y aislado económica y políticamente, encontraba la primera fuente de divi-

sas; no obstante, la carencia de recursos básicos se alargó hasta finales de la década.

Tras superar los difíciles años de la Posguerra con su escasez de recursos básicos y hambre, se inicia la recuperación económica gracias a los cultivos de tomates y plataneras casi todos en la costa donde vuelven a abrirse los almacenes de empaquetado de principios de siglo, y así nuestro litoral adquirirá el dinamismo perdido en los años de las guerras.

Pero los cambios económicos y la mejora de las comunicaciones por tierra van a terminar con el tráfico de cabotaje en esta comarca, aunque se mantiene la actividad pesquera.

1. LOS DÍAS DEL GOLPE MILITAR DE 1936

En los días posteriores al Golpe Militar de 18 de julio de 1936, se vivieron momentos trascendentales en los puertos de la fachada occidental de Gran Canaria. A las ocho de la mañana del martes 21 de julio el guardacostas *Arcilla* comienza a bombardear las posiciones de la resistencia republicana en Gáldar y Guía, situadas en El Morro (montaña de El Gallego), e igualmente lo hace sobre las montañas de Gáldar-Atalaya y Amagro. El buque desembarca la tropa por el puerto de La Caleta y ocupa Sardiná para, a lo largo del día, conseguir la rendición y entrega de los tres ayuntamientos del Noroeste de Gran Canaria.

Ante lo cual, los dos líderes de la resistencia al golpe militar: el delegado de gobierno en la zona Norte, el farmacéutico de Agaete Fernando Egea, y el diputado Eduardo Suárez salen en una falúa, la madrugada del 22 de julio, con rumbo incierto, acompañados de Herminia dos Santos, esposa de Egea, y de Pedro Delgado, consejero del Cabildo, ambos de Gáldar. La historia es más larga y acaba en la costa de Tasartico adonde, la mañana del 24 de julio, llega por mar el guardacostas *Arcilla* y por tierra soldados al mando de un oficial con un grupo de falangistas para capturar solo a cuatro, de los que dos serán luego fusilados: Egea y Suárez.



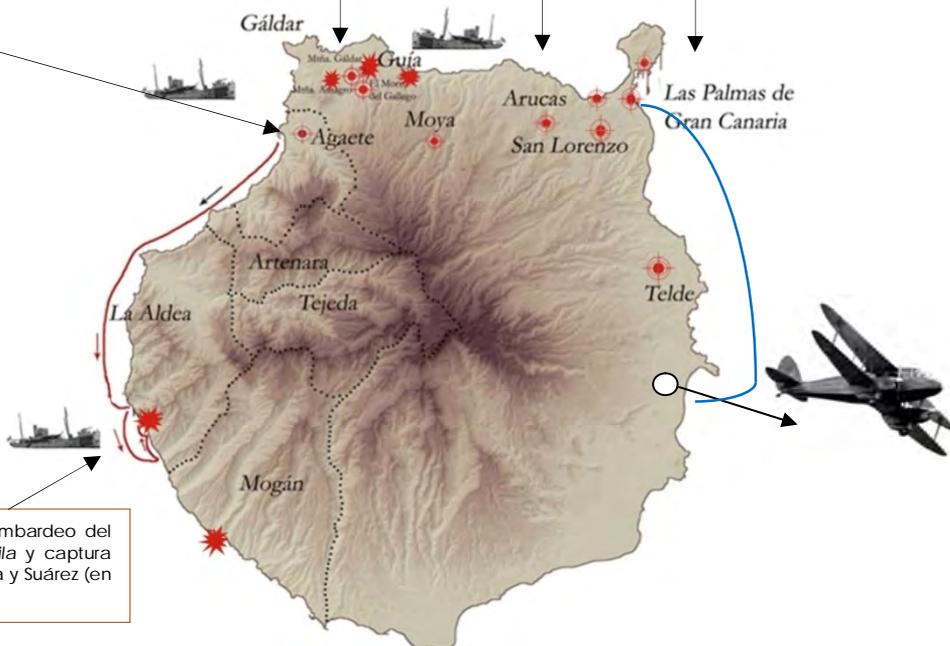
Guardacostas *Arcilla*, imagen tomada después de la Guerra Civil (cedida por Alejandro Anca).

CRONOLOGÍA DEL GOLPE DE 18 DE JULIO EN EL NOROESTE GRAN CANARIA

6°. Miércoles 22: Evasión de Fdo. Egea, Suárez y otros en falúa, desde el Pto. de Las Nieves (Agaete).

4°. Lunes y martes, 20 y 21: Resistencia del Noroeste, en El Morro de El Gallego.
5°. Martes 21: Bombardeo del *Arcilla*. Desembarco en Sardinia. Entrada por Moya y rendición total republicana.

1°-2°. Sábado 18-domingo 19: Resistencia por el Norte.
3°. Domingo 19: Se rinden el Gob. Civil y Arucas.



7°. Viernes 24: Bombardeo del guardacostas *Arcilla* y captura del grupo de Egea y Suárez (en El Balo, Tasartico).



Puntos de resistencia republicana al Golpe Militar de 18 de julio de 1936.

Puntos de bombardeo del guardacostas *Arcilla* sobre la costa de Gran Canaria.



Itinerario en falúa del intento de evasión de los líderes de la resistencia. Agaete-Tasartico.



Itinerario de Franco, por mar: Las Palmas-aeródromo de Gando, para tomar vuelo a África.

Fuente:

Sobre este episodio ver información en el libro del autor *Guerra Civil. Golpe y represalias en el Poniente de Gran Canaria*. Edic. Anroart, 2010, pp. 47-70.

2. LAS FORTIFICACIONES (1940-1945)

Hacia 1939-1940, ante la amenaza de invasión de los Aliados, se empezaron a fortificar las costas de Gran Canaria. La defensa del litoral de esta comarca correspondió al Batallón de Guía que situó en Gáldar, Agaete y La Aldea una compañía de infantería, mientras que en Mogán una sección.

Desde un primer momento se cavaron algunas trincheras y luego se construyeron fortificaciones; entre Gáldar y La Aldea se levantaron diez búnkeres conocidos por *nidos*, de los que aún subsisten siete¹⁰.

Son pequeñas fortificaciones de arquitecturas diferentes; unas de muros muy gruesos de mampostería ordinaria donde sobresalen piedras y mampuestos, y otras de gruesos y macizos muros realizados, con encofrado, de conglomerado de argamasa de cal, arena, agua y mampuestos. Están adosadas a la roca o a obras portuarias y en el mismo litoral; unas a nivel del mar en los flancos de las playas (por eso las encontramos por pares) Disponían por lo general de mirillas de observación y troneras para el disparo de las ametralladoras y fusiles.

Por su importancia como bienes patrimoniales de arqueología militar

especificamos su localización. Dos subsisten en la Playa de La Aldea. Otros dos estaban en la de Las Nieves (Agaete), uno ubicado en el mismo muelle, que existe aún pero embutido en el muro, y el otro, ya desaparecido, en la zona de La Salinas.

En el Puerto de Sardina también hubo dos nidos, uno en El Muelle Viejo, ya desaparecido, y otro en el flanco sur del acantilado que aún subsiste; luego, tras bordear La Punta de Sardina se halla aún el de Caleta de Abajo, y poco más allá está el de la Playa de Bocabarranco. Metros más hacia El Agujero se construyeron otros dos, uno de los cuales (el más cercano a la población actual), ha desaparecido.



Puerto de Sardina, imagen coloreada de mitad del siglo XX. FEDAC.

¹⁰ Ver trabajo de DÍAZ BENÍTEZ *La Defensa del Noroeste de Gran Canaria en la Guerra Mundial*, en la revista *El Museo Canario* (2003).

DEFENSA MILITAR DEL NORTE Y ESTE DE GRAN CANARIA
ANTE LA AMENAZA DE INVASIÓN DE LOS ALIADOS
(1940-1945)





Arriba: La Playa de La Aldea; en primer plano, restos de la atalaya militar cerca de La Degollada de Las Conchas, inserción de la imagen del nido de El Roque y su localización, una fortificación, en la misma orilla del mar, de hormigón y bien conservada (imagen del autor).

Abajo: Sardina, nido militar en el acantilado (izquierda) y Caleta de Abajo (derecha); fortificación también en altura. Ambas son de materiales poco resistentes y ya en deterioro. (imágenes de Jesús Quesada, Gáldar).

3. CRISIS. FIN DEL CABOTAJE

Los años cuarenta fueron muy difíciles para los pueblos de Canarias. La paralización de las exportaciones de tomates y plátanos por el conflicto bélico mundial (1939-1945) y el posterior aislamiento internacional a que fue sometido el régimen franquista generaron hambre, miseria y carencia de recursos vitales y energéticos, en el marco de aquella economía autárquica que pretendió recortar el tradicional librecambio canario.

Este nuevo marco de desarrollo económico controlado militarmente por el Mando Económico de Canarias diseñó la reasignación de los recursos hacia las producciones alimenticias locales, es decir, hacia las actividades agropecuarias y artesanales de antaño. En cambio se revitalizó el sector pesquero, sobre todo en las zafras atuneras del Suroeste que atrajeron a nuevas familias de pescadores de Agaete y La Aldea hacia Mogán y Arguineguín.

Las tradicionales compañías navieras canarias, sobre todo la de los Trujillo, se retiraron a excepción de unas gabarras tiradas por unos remolcadores, que llegaban desde el Puerto de La Luz tanto al puerto de La Aldea como al de Mogán. Por entonces este valle aún permanecía inco-

municado por tierra, con lo que cobró mucha importancia la línea marítima que lo unía con Arguineguín.

La implantación de una economía de guerra, la liquidación del régimen comercial del Puerto Franco y la nueva red viaria terrestre llevaron en poco tiempo al fin del tráfico de cabotaje por este litoral.

La carretera de La Aldea se terminaba por fin en los años cincuenta, cuando ya había anulado el tráfico centrado en el puerto de La Aldea, el único activo en el Noroeste, aunque más al Sur las localidades de Tasarte, Veneguera y Mogán, hasta 1954, aún mantenían la salida de sus productos agrícolas por mar¹¹.



Playa de Arguineguín adonde se trasladan muchas familias marineras de Agaete y La Aldea (fotografía de Enrique NACHER, 1957).

¹¹ Este episodio se desarrolla en el citado libro *La Mar en el Oeste de Gran Canaria*, cap. VIII, pp. 141-143.

4. LA TRADICIÓN MARINERA¹²

Tras el fin del cabotaje se mantiene la actividad pesquera en los puertos de La Aldea, Las Nieves y Sardina, con barquillos y artes tradicionales, desde donde se abastece el mercado de las poblaciones de la costa y del interior.

Pero hoy la pesca artesanal está en decadencia, a pesar de las nuevas embarcaciones tipo *bermeanas*, la generalización de la pesca de cerco con la traña, la localización de puntos pesqueros con GPS, la seguridad con radio, etc.



Mareante. La Playa de La Aldea, con caña y serón. Años sesenta.

¹² Sobre la tradición de pesca, ampliamente detallada, ver ob. cit., cap. IX, pp. 155-204.

4.1. LOS MAREANTES

Se mantiene la tradición de los mareantes, labradores identificados con la mar en la que pasaban largos días de pesca y de marisqueo por playas y caletas; sobre todo en tiempos de verano y con su larga caña al hombro, serón a la espalda en el que cuelgan laperos, cuchillo y fija. Ahora es la última generación conocedora de secretos sobre qué carnadas y anzuelos se precisaba para la pesca de cada momento y lugar, de cantos para atraer a las morenas o de estrategias para sacar a los pulpos de las oquedades¹³.

4.2. LOS BARQUEROS

Los profesionales a tiempo total, los *barqueros*, conforman los núcleos de población costera. Las generaciones de la primera mitad del siglo XX apenas conocieron innovaciones técnicas. Hasta los años cuarenta carecían de falúas a motor y a golpe de remo vencían travesías con viento en contra de un mar bravío de sotavento a barlovento. Navegaban con sus velas mar adentro con la única brújula de las estrellas, el Teide y la costa donde trazaban *marcas**, un sistema de puntos de referencia para orientarse en la búsqueda de bajones ricos en especies marinas, denominados como *puestos**.

¹³ GARCÍA ÁLAMO, 2008: 108-109. Ver bibliografía.

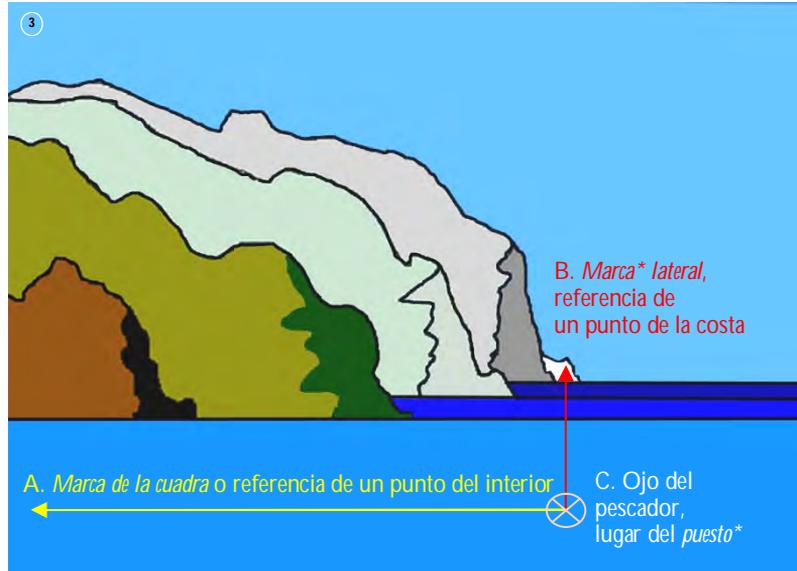
ALGO DE TRADICIÓN MARINERA EN EL NO DE GRAN CANARIA



1. Pescadores de Sardina, primer cuarto del siglo XX, en torno a una manta. Detrás un barquillo de dos rodas, modelo de la zona, y sus casitas de precaria estructura con maderas o piedras (colección de Sebastián Monzón).

2. La playa de Las Nieves, a mediados del siglo XX, con perspectiva hacia los acantilados de Faneque y Andén Verde: 1°, 2° y 3°, barquillos dos rodas, con uno y dos salvavidas y sin motor pero con remos potentes; y 4°, falúa a motor de manga ancha y eslora mayor (fotografía de Enrique NACHER, 1957).

3. Esquema del trazado de una *marca de tierra*, a modo de coordenadas, para fijar con exactitud un puesto o pesquero, con dos referencias, algo común en Canarias. Localizado un pesquero, el pescador toma hacia tierra una referencia (la *marca de la cuadra* y otras hacia uno o dos laterales) (dibujo del autor).



4.3. LOS BARQUILLOS Y FALÚAS

Hasta mediados del siglo XX, los barquillos de estos puertos eran de dos rodas* (con puntas en sus extremos), sin cubierta, con medios puentes (los salvavidas) y cierre curvo de la quilla a proa y popa para facilitar el varado en las playas de cantos rodados y mar dura. Las medidas variaban de los 2,5 a los 10 metros de eslora por 1 a 2 metros de manga; las más pequeñas eran "chalanas" y "botes" (con base más plana), las medianas denominadas "barquillos" y las mayores "falúas" o "faluga". El diseño del casco de carena lleva doble curvatura, con quilla prominente y resistente a los mariscos y playas de piedra. Su sección apicada y de corta manga responde mejor a las aguas abiertas del Norte, que necesitaban bolinear mejor (navegar contra el viento) y, además, ser livianas para la navegación a remo.

Cada uno de los remos —de dos a cuatro por barquillo—, largos y pesados (de más de 5 metros), podían tirarse con uno o dos marineros; aunque, dependiendo de la faena de pesca, se podía bogar* con posiciones distintas (dos, tres o cuatro remos).

Para la navegación con la brisa se enarbolaba de forma inmediata la sencilla vela latina, sustituida progresivamente por las hélices a motor, entre finales de los años cincuenta y princi-

pios de los sesenta del siglo pasado. Las primeras falúas a motor las encontramos en los puertos de Las Nieves y Mogán, entre 1920 y 1930, para el transporte de pasajeros por todo este litoral, pero la generalización de los motores en la pesca artesanal de esta zona no se produce hasta la década de los años cincuenta del siglo XX.



Barquillos y falúas en La Playa de La Aldea, a finales de los años sesenta del siglo pasado, unos ya a motor y otros aún a remos. Obsérvese las malas condiciones de habitabilidad que tenían los pescadores en casas-chozas de torta de barro y paredes de piedra seca.

4.4. ARTES Y ESTRATEGIAS DE PESCA TRADICIONALES

Las artes de pesca tradicional en esta comarca se pueden clasificar de la siguiente manera, atendiendo a naturaleza y uso.

4.4.1. ARTES SIMPLES Y TRAMPAS. Son las que el pescador emplea directamente sobre la pieza. Entre otras están el *arpón*, el *bichero*, el *lapero*, la *caña*, el *tambor* y *nasa de junco* (más tarde sustituida por la nasa de *tela metálica*, que aún subsiste), la *guelder*...

4.4.2. APAREJOS O ARTES DE CORDEL (liña). La constituye una liña o cordel asido a uno o varios anzuelos en configuraciones diversas, con su correspondiente plomo de peso variable. El conjunto se sostiene con la mano para percibir el momento en que el pez muerde el anzuelo. Es un arte empleado en alta mar para la captura de pelágicos*¹⁴.

Un arte de cordel más moderno es el *palangre*, aparejo con una liña madre con varias disposiciones.

¹⁴ Una estrategia de pesca con cordel es la *currita* o *curricán*, cuando el aparejo con anzuelos cebados trabaja con la embarcación en marcha. Se generalizó después de las décadas de 1940 y 1950 con las embarcaciones a motor y más recientemente con el empleo de señuelos y pez vivo para engañar con facilidad a los peces depredadores.

4.4.3. ARTES DE RED. Estas artes tan diferentes han sido empleadas por la pesca tradicional desde tiempos lejanos aunque, en muchos casos, han evolucionado por la aparición de nuevas materias primas, embarcaciones y estrategias. Las artes de red, por la estructura, forma y posición que adoptan en el agua, básicamente pueden ser:

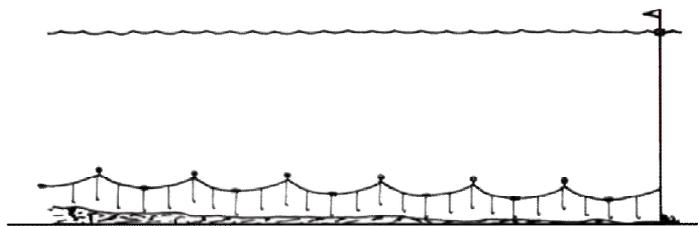
De arrastre (el *chinchorro*)¹⁵. Hoy prohibida en el litoral.

Fijas de deriva (el *trasmallo*), que tanto daño ha hecho a nuestras especies marinas. Hoy prohibida.

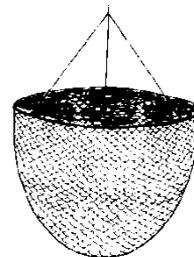
De cerco (la *traña*), arte más moderna.

¹⁵ El *chinchorro* fue un arte muy empleado en la pesca artesanal hasta su prohibición de calarlo en playas. Conleva forma de "V", con la parte ancha hacia la costa. Se empleaba para la captura de especies pelágicas (sardinas, caballas, chicharros, bogas...). Se trata de la única red de arrastre empleada por los barqueros canarios desde muy antiguo. Se calaba en las playas y caletas (de ahí el nombre de estas ensenadas) de fondos llanos y suave pendiente, desde la orilla a fuerza de muchos brazos. Para ello, se colocaba toda la red en un bote desde donde se soltaba un cabo en tierra, y después se iba calando el resto de la malla haciendo un semicírculo hasta volver a la playa para arrojar el otro cabo, momento en que los marineros y ayudantes comenzaban, lentamente, a tirar de toda la red con gran esfuerzo.

ALGUNAS ARTES DE LA PESCA TRADICIONAL

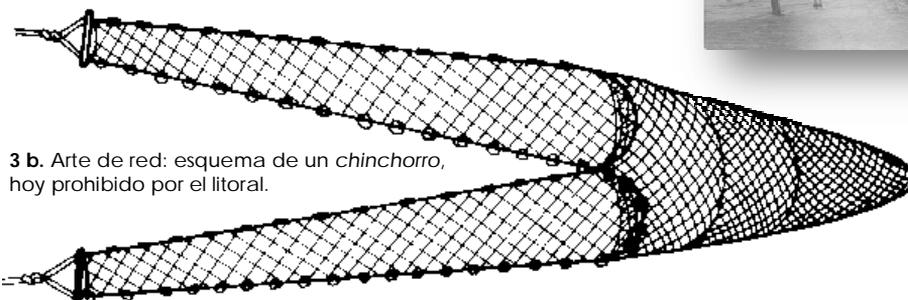


1. Aparejo o arte de cordel moderno: el *palangre*. Este es de fondo (lleva una liña madre en el fondo con anzuelos en línea). Tiene otras disposiciones como la de superficie o la inclinada de la superficie hacia el fondo del mar.



2. Arte simple: la *gueldera*, generalizada en el siglo XIX.

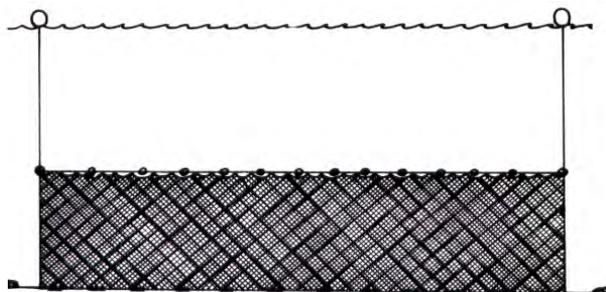
3 a. Arte de red: *chinchorro*, estampa fotográfica de mediados del siglo XX, en Sardina de Gáldar.



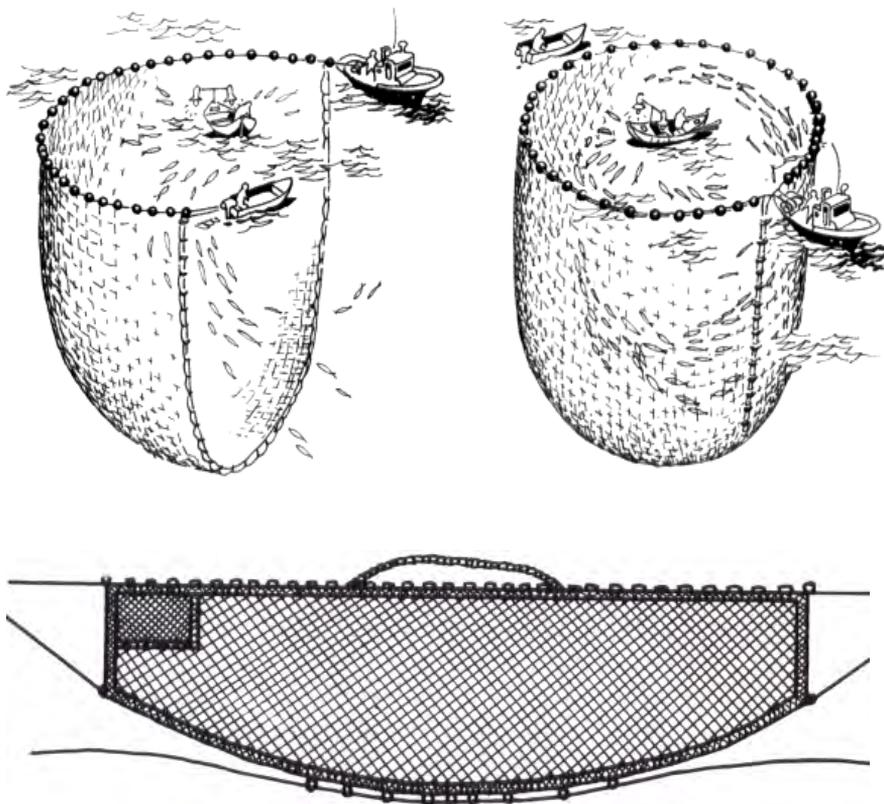
3 b. Arte de red: esquema de un *chinchorro*, hoy prohibido por el litoral.

4. Arte de red o de enmalle: el *trasmallo*, hoy completamente prohibido. Empezó a aplicarse hacia 1930 y se generalizó entre 1960 y 1990. El paño de malla se fija al fondo cerca de la orilla del mar. Con las mallas de nailon muy finas y de hasta tres paños se atrapa peces de toda edad, rompiendo así el equilibrio ecológico. Es la red más dañina que se ha tenido el ecosistema marino del litoral canario.

[Dibujos: *Guía de peces...* (1985)].



UN ARTE DE RED A MODO DE CERCA, INTRODUCIDO HACIA 1930: LA TRAIÑA



Arriba: esquema del funcionamiento de una traiña (dibujo de Manolo CARDONA, en *La Palmita. Entre la cumbre y el mar*, 2001: 45).

Abajo: esquema de una traiña extendida. Es el arte más empleado actualmente en Canarias para la pesca de pelágicos costeros. Se trata de una red de cerco que se emplea por la noche con potentes luces para atraer a los peces. Fue introducida en la década de 1940, la primera vez en la playa de Mogán por la empresa Lloret y Uinares. Con ella se introdujeron las primeras lámparas de petróleo, los petromaces [dibujo: *Guía de peces...* (1985)].

ANTONIO PADRÓN Y LA TRADICIÓN MARINERA DE MEDIADOS DEL SIGLO XX EN EL NOROESTE DE GRAN CANARIA (I)



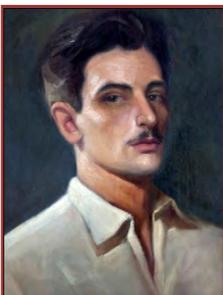
Roquete de Sardina. 1942. Colección particular. Padrón pintó varios cuadros de esta playa, en la que terminó el cuartel, en el destacamento militar que vigilaba esta costa.



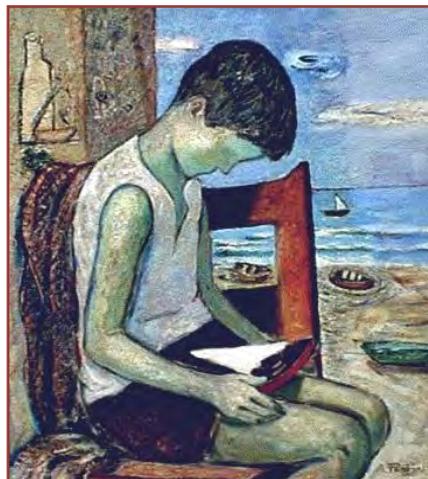
Pescadora. Óleo sobre lienzo, 40,5 x 37,5 cm. 1959/1960. Colegio de Arquitectos. Las Palmas de Gran Canaria.

Escritores, pintores y fotógrafos de nuestra comarca han destacado por su atención al contexto marino. Entre los fallecidos hemos seleccionado al pintor Antonio Padrón (Gáldar, 1920-1968), que hoy tiene su Casa-Museo en su ciudad, en la calle Capitán Quesada n.º 3.

Padrón es un pintor excepcional, destacado exponente del movimiento expresionista hispano en la singular línea de los pintores indigenistas canarios, caracterizados por la íntima simbiosis con el paisaje existencial y su gente, de los ocre y rojos de la tierra y de los azules del mar y cielo.



Antonio Padrón. Autorretrato, 1944-1949.



Retrato de Pepe Pablo-Niño con barco. Óleo sobre lienzo pegado a tabla, 63 x 56 cm. 1954. Colección particular.

ANTONIO PADRÓN Y LA TRADICIÓN MARINERA DE MEDIADOS DEL SIGLO XX
EN EL NOROESTE DE GRAN CANARIA (Y II)



Pescador. Óleo sobre lienzo pegado a cartón, de 58,5 x 65,5 cm, pintado en 1960
(Casa Museo Antonio Padrón de Gáldar).

Este cuadro constituye una de las mejores estampas marineras de Antonio Padrón, donde combina los colores de los indigenistas canarios: ocre, rojos, azules... de la tierra y mar del paisaje y paisanaje que vivió de niño a mayor: Sardina, Las Nieves de Agaete... expresados magníficamente, como este rostro que aquí vemos de faz quemada por el sol, cubierto de las canas del sufrimiento en la maresía, entre humildes casas-chozas, barquillos, artes, pescados...



Playa de Las Nieves, Agaete, hacia 1965-1970 (Hernández Gil, FEDAC).



VII

HISTORIA RECIENTE



LA COSTA del Noroeste, tras el cambio social de los años sesenta y setenta, a la par de los económicos con el nuevo modelo de desarrollo de Canarias en torno al turismo y el sector servicios, sufre en su espacio físico y en el urbano los consiguientes cambios estructurales socioeconómicos y medioambientales.

Los centros de trabajo mayoritariamente no se encuentra en la localidades que ya no son agrícolas, sino a largas distancias como las de Las Palmas y el Sur.

En algunas zonas se expanden pequeños polos de desarrollo turístico o en su caso nuevos trazos urbanos en la misma orilla del mar.

La actividad pesquera se resiente por los cambios en la tecnología de las capturas por parte de los pocos pescadores que resisten y que van agotando los pocos recursos marinos que deja la dañina pesca externa de buques con grandes arrastres. Se rompe progresivamente la cadena biológica marina.

Se trazan otros diques y muelles que favorecen un mayor número de embarcaciones de recreo y pesca, las que también coadyuvan al citado deterioro. Destaca la construcción del puerto de Las Nieves para atraque de buques de pasaje en una línea con Tenerife.

1. EL SUCESO POLÍTICO DE SEPTIEMBRE DE 1968 EN SARDINA

El 19 de septiembre de 1968, la Guardia Civil y agentes de la Brigada Político Social actuaron contra un centenar de sindicalistas, los que con sus familias y acompañantes pasaban una aparente jornada de ocio en la Cala de Martorell, a 150 m al Sur de la Ermita de Sardina del Norte, cuando el objetivo era realizar una asamblea clandestina para tratar asuntos sindicales del momento¹⁶.

Por tanto, alertados por los servicios de información, miembros de la Guardia Civil se presentaron en el lugar para dispersar la reunión. A la acción de los guardias civiles se sumó la de policías de la Brigada Político Social, con la intención de capturar a los sindicales, parte de los cuales y acompañantes se mezclaron con bañistas, ya en la playa principal de Sardina, por lo que las fuerzas acordonaron la zona para capturarlos. Cuando los tenían cercados dieron la orden de detención, pero ante la negativa de los sindicalistas los

guardias comenzaron a dar tiros, unos al aire y otros a personas de las que dos quedaron heridas. Ante el fuego la gente se dispersó. Al caer la tarde habían apresado a un total de 60 personas, que fueron trasladadas al Gobierno Civil donde declararon a fuerza de torturas, quedando detenidas 25.

A tal efecto se formó un Consejo de Guerra contra 23 de ellos, que fueron condenados a penas de entre once y un año de prisión, entre las que se hallaban destacados sindicalistas, intelectuales y artistas, acusados unos por rebelión militar y otros por insultos a las fuerzas armadas¹⁷.



Tony Gallardo en la Cala Martorell, recordando en los noventa, los sucesos del 68. *La Provincia* (19-X-2003).

¹⁶ Hacia 1968 renacía la acción sindical en Gran Canaria, con luchas obreras en la fábrica de tabacos *Rumbo*, en los portuarios, en las guaguas municipales, en el servicio de recogida de basuras, etc. lo que no se repetía desde los años de la II República. Estaban impulsadas por sindicalistas vinculados al Partido Comunista, con la recién creada y a la vez ilegalizada Comisiones Obreras Canarias.

¹⁷ *La Provincia-Diario de Las Palmas*, 19-X-2003: pp. 31-32 y *Canarias* 7, 26-X-2003: p. 30. Entre otros se hallaban los hermanos Tony y José Luis Gallardo, Manuel Morales, Armando León, José del Toro, Juan Quesada...

2. LOS CAMBIOS ESTRUCTURALES

Con el paso de los años el sector pesquero de este litoral ha ido perdiendo la fuerza que tenía. Ha modificado su estructura técnica y social al quedar mediatizado por la poderosa fuerza de la tercerización económica.

Los patrones y marineros de la mediana del siglo XX han muerto o envejecido sin tener recambios, por lo que un sector con tanta historia aún vivo tiende casi a desaparecer por los cambios socioeconómicos y porque la capacidad de sustentación ecológica de la mar tiene límites.

A partir de los años ochenta se proyectan grandes diques en esta zona costera que modifican las playas. La obra portuaria más significativa ha sido la del Puerto de Las Nieves con infraestructura para transporte marítimo a gran escala con el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, actividad que comienza a desarrollarse tras su inauguración en 1995; pero sus repercusiones en la economía de Agaete no han sido las deseadas ni tan siquiera para quienes defendían su construcción: pescadores y propietarios de restaurantes.

El uso abusivo de recursos a que ha estado sometido el litoral canario se ha traducido en fuertes impactos biontales, algunos de carácter sible. La pesca incontrolada, la des-

carga de emisarios submarinos con elementos muy contaminantes, vertidos de basuras y escombros, el desarrollo incontrolado de la ocupación urbana del litoral... son, entre otros, los elementos a tener más en cuenta.

En los últimos tiempos se ha venido desarrollando intensamente la pesca deportiva (caña y submarinismo) como actividad de ocio y lucrativa, lo que también ha incidido en los niveles de sobrepesca sobre los fondos litorales.

La destrucción o contaminación del hábitat marino y la sobrepesca, con sus consecuencias ecológicas, son difíciles de atajar con las medidas actuales de gestión (prohibición o limitación de las artes, establecimientos de tallas mínimas, retiradas de la orilla, etc.). Y es que se ha disminuido notablemente el potencial reproductor de las especies, ya que cada vez son menos las que llegan a la edad de poder reproducir.

El paisaje urbano de las playas de antaño ha sido borrado y redibujado con urbanizaciones, restaurantes y embarcaciones de recreo. Entendemos que si los clichés urbanos de antaño se hubieran mantenido (de haberse ordenado adecuadamente el territorio) hubiéramos tenido un mejor activo turístico, sin perder la memoria de cada lugar.



Embarcación *bermeana* en El Puerto de Las Nieves.

3. LO QUE QUEDA DE TRADICIÓN MARINERA

La mar ha generado una larga tradición que, en los últimos tiempos, evoluciona o desaparece tanto por los adelantos tecnológicos como por las nuevas pautas de vida junto a la progresiva extinción de las últimas generaciones de barqueros, ya estudiadas, que la han vivido con intensidad.

A la estampa de los mareantes del interior, con sus cañas y serones al hombro por caminos y carreteras, se sobrepone hoy la de los pescadores deportivos en vehículos a motor y sofisticados utensilios. Los viejos barqueros han sido relevados por las nuevas generaciones de pescadores profesionales, deportivos o turísticos, con modernas artes, embarcaciones y nuevos bienes de equipo.

Las artes de la pesca artesanal en este cuadrante coinciden con las del resto de Canarias. Hasta principios del siglo XX hubo mayor evolución por los puertos del Norte (Sardina y Las Nieves), pero luego los de Mogán y Arguineguín se vieron favorecidos por la implantación de las factorías, que introducen notables mejoras.

El Puerto de Las Nieves es hoy el centro pesquero más importante de la comarca. Su pesca artesanal, en decadencia, ha mejorado con nuevas embarcaciones tipo *bermeanas*, la generalización del cerco con la traíña, la localización de puntos pesqueros con GPS, la seguridad con radio, etc.¹⁸

¹⁸ Ver *La Mar en el Oeste de Gran Canaria*. Cap. IX, «La tradición marinera», pp. 155-201.

4. CONSERVAR PARA PROGRESAR

Con esta máxima de la cultura clásica diríamos que lo bueno que queda del litoral debemos protegerlo para disfrutarlo y de paso rentabilizarlo económicamente. Todas las legislaciones y proyectos ambientales ayudan a ello.

Entre otros proyectos de protección de finales del siglo XX, están los LICs* marinos (*Lugar de Importancia Comunitaria*) declarados hace unos años en Gran Canaria, dentro de la política conservacionista de la Comunidad Europea; de cara a la futura *Red Natura 2000*, donde se encuentran, en este litoral, la *Franja Marina de Mogán* y la *Costa de Sardina del Norte*, aparte de zonas costeras de espacios protegidos comprendidos entre Agaete, Artenara y La Aldea, o las más recientes *Propuestas de Áreas Marinas de Importancia Ecológica* (Costa de Sardina)(AGUILAR, 2010) y el proyecto de *Micro Área Marina Protegida de El Roque* o *Área Marina Eco turística de La Aldea*, en proyecto desde 2012 por la empresa Oceanográfica, Divulgación, Educación y Ciencia, que ya cuenta con su propio *Centro de Interpretación* en funcionamiento desde 2015, en el Almacén de El Muelle, financiado por AIDER (Asociación Insular de Desarrollo Rural). Este proyecto y otros similares habría que reproducirlos en Las Nieves de Agaete y en Sardina de Gáldar, a

ser posible en antiguos almacenes de empaquetado, donde se recuperaría la memoria marinera de cada puerto, con paneles informativos, maquetas de vapores, veleros y falúas que transitaron por nuestros mares (*San Carlos, Esperanto, La Palma, Adán...*) con fotografías de nuestras familias marineras, con artes de pesca tradicionales y reales, con audiovisuales dinámicos de los ecomuseos actuales, etc.

Con todo eso y más elementos se abriría una nueva dimensión legal para el ambiente marino de esta comarca (aunque aún no se han tomado las medidas para integrar de forma real este espacio marítimo, en el marco legal comunitario). Con ello se revitalizaría biológica, paisajística y culturalmente cada lugar y se recuperaría su Memoria Histórica.

* * *

EN CONCLUSIÓN, avanzado ya el siglo XXI se nos presenta por el Noroeste y Oeste de Gran Canaria una marina que tiene aún espacios de gran valor aunque con sus recursos de pesca sobreexplotados, con una parte de su litoral urbanizado y con una marinería en franca regresión, absorbida por el empleo del sector servicios. Aún así, si lo conservado se conservara, si se controlaran las capturas y se revitalizaría la vida en las aguas, si esos valores se rentabilizaran cara a los visitantes

(centros de interpretación, paneles informativos en cada punto del paisaje o del bien patrimonial, senderismo, itinerarios por el litoral, buceo, etc.); si para ello hubiera iniciativas y estas nacieran de la gente del lugar, se empezaría a progresar. Quizás hayan faltado apoyos populares, empezando por marineros que no han pensando en el futuro inmediato, tampoco ha habido interés ni decisiones políticas de gobernantes ni los gobernados hemos apoyado iniciativas encaminadas a ello, frente a los intereses del cemento.



1. Muelle de Las Nieves.

Panel informativo bilingüe sobre geomorfología de El Dedo de Dios o Roque Partido. Ejemplo de lámina informativa aunque su ubicación, en un nido de ametralladora histórica, debería cambiarse y reconstruir esta olvidada fortificación, haciéndola visitable con información interior de la defensa militar entre 1940-1945.

2 y 3. Parque Rubén Díaz. El Charco. La Aldea.

Otro ejemplo de señalización de paneles informativos históricos, con texto bilingüe, en este espacio verde costero, con sencilla explicación marinera en torno al ancla que se expone, de uno de los vapores que transitaban estos mares hasta 1940. En total se encuentran en esta playa 7 paneles informativos de variada temática sobre el lugar.

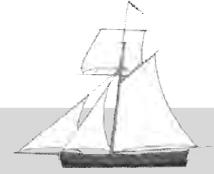




Arriba: infografía de ubicación de la Micro Área Marina de El Roque o Área Marina Ecoturística, imagen de la costa y valle de La Aldea dirección Este.

Derecha: imagen exterior del Centro de Interpretación de este proyecto, dentro del antiguo almacén de empaquetado de tomates de 1900 (hoy modificado), el más antiguo de La Aldea. El edificio histórico, en caso de no llevarse a cabo en su módulo vacío el proyectado punto de venta de pescado, podría servir de Museo del Mar con referencia a aspectos bióticos y geológicos y etnohistóricos de este lugar.





GLOSARIO

1. ASPECTOS HISTÓRICOS

ALCALDE DE MAR

Cargo que aún hoy ostenta, en determinados puertos, un civil idóneo o un oficial retirado de la marina mercante o de guerra con ciertas funciones administrativas. En Canarias se generaliza durante el Antiguo Régimen y la etapa liberal del puertofranquismo, según tradición del reino de Castilla cuando los Comandantes Generales de una provincia nombraban en cada puerto a un individuo de matrícula de mar para ejercer labores de vigilancia y detención de desertores, además de ejercer funciones de capitán (en puertos secundarios, calas y ensenadas).

AYUDANTÍA DE MARINA

Organismo periférico de la Administración del Estado en puertos, creado en el siglo XIX, con diversas competencias. Estaba a

la orden del comandante militar de marina de cada región o provincia. Y su mando lo ejercían jefes y oficiales de la Armada con el nombre de *Ayudantes Militares de Marina*.

AUTARQUÍA

Bastarse a sí mismo. La autarquía económica de un Estado responde a la idea política económica que defiende que dentro de sus fronteras debiera producir todo lo necesario, sin precisar intercambio comercial con otros países. Ejemplo: España en el periodo 1939-1951, que resultó un fracaso, por lo que se dio paso a una liberalización con planes de desarrollo.

COMANDANTE GENERAL DE CANARIAS

Máximo cargo militar en las Islas Canarias con atribuciones en el orden civil, frente a

la autoridad judicial de la Real Audiencia; una especie de virrey colonial, que sustituye a la figura de Capitán General a partir de 1720.

CORSO

Campana de buques mercantes, con patente de su gobierno, contra piratas, barcos y puertos enemigos.

CORREGIDOR

Representante real en un municipio a lo largo del Antiguo Régimen, un alcalde principal que presidía los Ayuntamientos y ejercía funciones administrativas.

GUAIRES

Especie de jefe de un distrito de cada guanartemato de la sociedad gran Canaria antes de la Conquista.

GUANARTEME-GUANARTEMATO

Cabeza de poder de la sociedad indígena gran Canaria. Antes de la Conquista este poder quedó fragmentado en *Agáldar* y *Telde*.



HARIMAGUADAS

Adolescentes consagradas al culto en la sociedad gran Canaria anterior a la Conquista, de carácter sagrado.

PROTOURBANO

Término que se aplica a la distribución urbana de poblados prehistóricos.

PUERTO DE PRIMERA TIERRA

Denominación de los puertos que eran los primeros de una fachada costera en avistarse desde alta mar.

TUMULARES

Relativo a un túmulo funerario que en Gran Canaria responde a un enterramiento colectivo indígena de planta circular, de paredes de piedra, con cistas en disposición geométrica y las de personajes principales en su centro. Se hallan en los poblados costeros desde Gáldar a La Aldea. Destaca el túmulo de La Guancha, de 42 sepulturas (de los siglos XIII-XIV).



Túmulo de La Guancha. Gáldar.

2. ASPECTOS GEOGRÁFICO-MARINOS

HINTERLAND

Palabra alemana (traducida como 'transpaís') utilizada en la terminología geográfica para designar el espacio interior anexo al litoral o la zona de influencia de un puerto marítimo. Es decir, un concepto geográfico aplicado a una región situada tras un puerto de mar o de río que recoge sus exportaciones e importaciones. El término comenzó a aplicarse en las antiguas colonias europeas de Ultramar, a partir del siglo XIX.

INTERMAREAL (Zona)

Espacio costero que cubre el nivel de las mareas de la pleamar a la bajamar. De esta forma, alternativamente, en la marea baja, la zona queda expuesta al aire, entre piedras y charquitos donde se genera un ecosistema capaz de soportar aire, sol, olas y mareas, charcos donde se desarrollan algas, moluscos, estrellas de mar, crustáceos... en función de cada estilo de vida y de la naturaleza del sustrato (pedregal, arenas, rocas de plataformas, etc.). Además induce una biomasa de invertebrados que confiere a este espacio un papel esencial en el ecosistema marino.

Ver RAMÍREZ y otros: *El Intermareal canario*.

<https://www.google.es/?gfe_rd=cr&ei=AZc9V6vPB0nt8wfApoLYDQ&gws_rd=ssl#q=intermareal>.



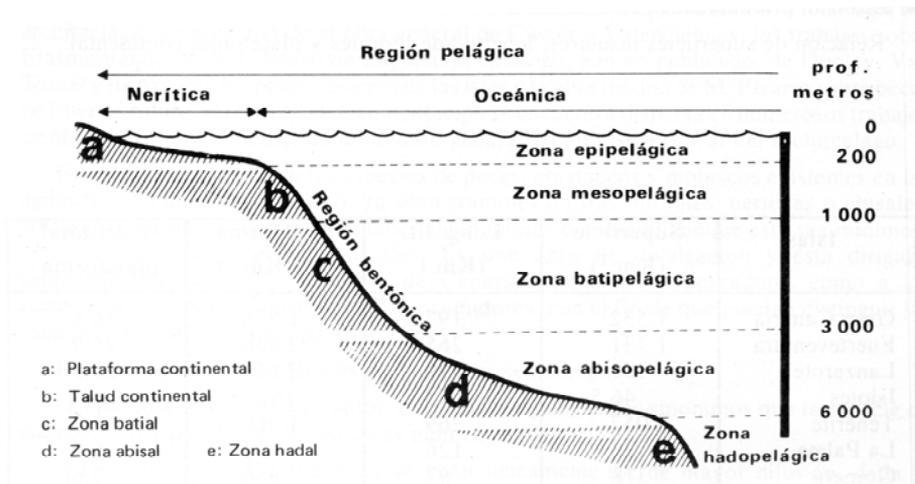
Zona intermareal rocosa de plataforma de abrasión marina, en La Salinilla (Playa de La Aldea).

BENTÓNICO

Relativo al bento (del griego *benthos* = 'profundo'), conjunto de organismos vegetales y animales que viven fijos en el fondo marino o que se desplazan muy poco del mismo (algas, corales, crustáceos, rayas, lenguados, etc.). Se denomina *región bentónica marina* a la zona de tierra en contacto con el mar desde la orilla hasta los taludes y fondos más profundos.

PELÁGICO

Relativo a especies marinas de aguas abiertas desligadas del fondo. Se distingue de las de aguas someras, el *pelágico costero*, cuyos desplazamientos son a lo largo de la costa, y del *pelágico oceánico* de alta mar. También se suele dividir en *epipelágico* (0-200 m), *mesopelágico* (200-1000 m) *batipelágico* (1000-3000 m) y *abisopelágico* (3000-6000 m). (Ver AGUILAR y otros, 2010).



Zonas ecológicas y batimétricas del medio oceánico
(dibujo en *Gula de Peces...* Gobierno de Canarias, 1985).

3. ALGUNOS TÉRMINOS DE NAVEGACIÓN MARINERA

A FIL DE RODA

Viento perpendicular a la proa, por lo que para avanzar a vela se debe *ceñir**, navegar a *bolina**, haciendo *bordadas**, en zigzag, barloventeando*. Se hacía en tiempo de alisio desde Tasartico a la Punta de Sardina.

CEÑIR

Navegar contra la dirección del viento en un ángulo de cuatro cuartas (45°) de la proa. También se denomina navegar de *bolina* (porque hay que halar las bolinas) o por la amura. Cuando se *ceñe* al máximo se dice *a rabiár*. Se hacía en tiempo de alisio entre La Aldea y Santa Cruz de Tenerife.

A UN DESCUARTELAR

Navegar con viento abierto a siete cuartas de la proa (78,7°). Es una posición intermedia entre *ceñir** y navegar *al través**, que se empleaba entre islas.

AL TRAVÉS O A LA CUADRA

Recibir el viento aparente a ocho cuartas, a 90° de la proa. Ídem entre islas con alisios del NE.

A UN LARGO, POR ALETA

Son dos términos casi equivalentes. *A un largo* es navegar con viento a partir de las diez cuartas hacia popa (112°), mientras que *por aleta* es a doce cuartas (135°) de la proa. Ídem de puertos del Norte hacia el Sur con alisio del N al NE. Ejemplo: de Sardina a La Aldea.

EN POPA CERRADA

Viento por la popa, a unas dieciséis cuartas (180°) de la proa. En *popa cerrada*, las velas van abiertas, para aprovechar el viento al máximo en cada una banda a *orejas de burro*. Ídem para Norte- Sur con alisio del N al NE. Ejemplo: de Sardina a La Aldea.

ARRUMBAR

Fijar el rumbo de un barco o determinar la dirección que sigue una costa.

BOLINA. BOLINEAR

Sinónimo de *ceñir**.

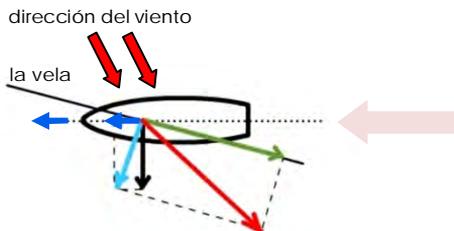
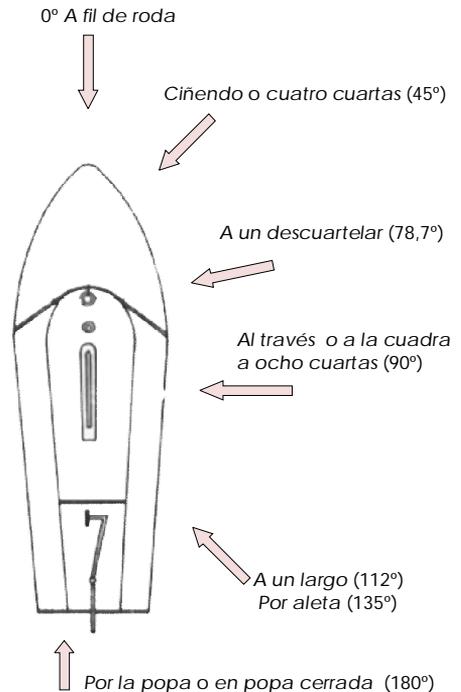
BORDADAS

Cada uno de los tramos que un barco navega en *bolina*, *ceñiendo* o *macheteando* contra el viento. Cuando se quiere llegar a un lugar que está a barlovento, con el viento en contra, hay que ir haciendo líneas quebradas, en zigzag, barloventeando, y cada uno de esos tramos se llama *bordada*.

"MACHETEANDO CONTRA EL VIENTO"

Expresión marinera de la comarca noroeste de Gran Canaria para referirse a navegar a vela contra el viento, *ceñiendo**, sobre todo ante el alisio.

Esquema de la navegación en relación con el viento.
(Modificado de SIMÓN QUINTANA, 1992).



Bolina:

— la flecha azul celeste indica el empuje generado por el vacío en el lado de sotavento de la vela que se descompone en dos vectores:

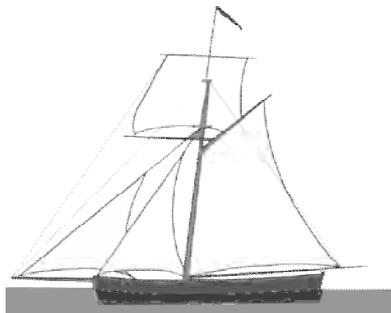
— el negro que se cancela con una fuerza igual y de sentido contrario generada por la quilla bajo el agua
— y el azul marino que es la fuerza resultante; es decir, el empuje que hace avanzar el barco.

4. SOBRE EMBARCACIONES ESTUDIADAS

TIPOLOGÍA

BALANDRA

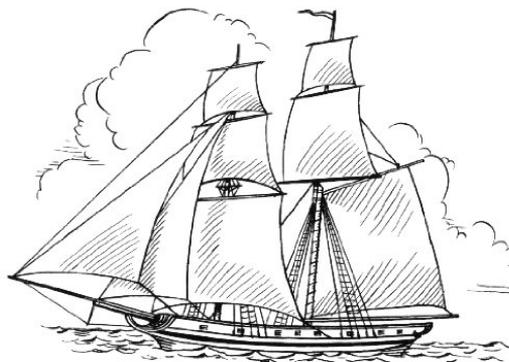
Del francés, *balandre*. Embarcación pequeña con cubierta y con uno o dos palos (10 a 20 Tm). **BALANDRO**: balandra pequeña.



Balandra.

BERGANTÍN

Del latín, *brigantinum*. Buque mayor que la balandra y la goleta, de dos palos (el *trinquete* y el *mayor*) y velas cuadradas o redondas. La construcción de esta clase de navío se desarrolló en la segunda mitad del siglo XVIII, con porte de hasta 500 Tm, en varios modelos. Se mantuvo en la marina mercante como bergantin-goleta hasta principios del siglo XX. Los bergantines canarios se construyeron para el tránsito comercial con Madeira y América. El **BERGANTÍN-GOLETA** llevó un velamen mixto entre ambos, generalmente de velas cuadradas en el trinquete y en los palos velas de cuchillo.



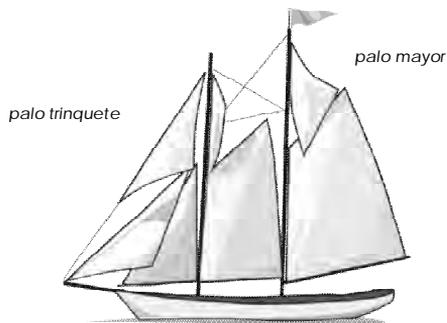
Bergantín.

FALÚA-FALUGA

Del árabe *faluka*. Barco de vela más pequeño que una balandra, al que luego se aplicó motor. Los viejos marineros de esta zona lo denominaban *faluga*.

GOLETA

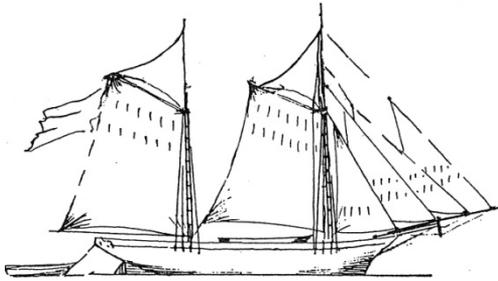
Del francés, *goélette* (golondrina de mar). Embarcación a vela de dos palos, ligera (50 a 200 Tm) y de bordas poco elevadas. Tuvo sus orígenes en la Edad Moderna, en las Antillas y Norteamérica.



Goleta.

PAILEBOT

Embarcación parecida a la goleta con superestructuras bajas, de dos o más mástiles, veloz y fácil de maniobrar, que se generaliza en Canarias (de 30 a 100 Tm) y en las costas de la Península Ibérica (SÁNCHEZ, 2015) durante los siglos XIX y XX. Los pailebot canarios se construyen en distintos puertos, desde Las Palmas a Santa Cruz de La Palma, con algunas familias especializadas como los Arozena (HERNÁNDEZ, 1998: 32-33).



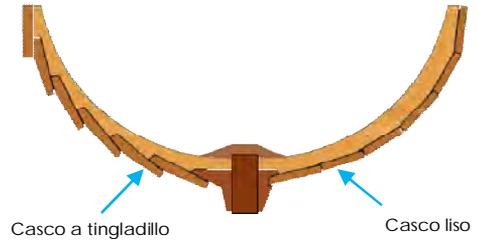
Pailebot. Dibujo de GRAU-BASSAS (1885-1888: 75).



Pailebot *Mi Querido*. 65 Tm. Construido por la familia Arozena (La Palma), en 1859. (HERNÁNDEZ G. 1998: 118).

CASCO

En náutica el casco es el armazón de un barco, compuesto por quilla, cuadernas, cubierta y otras piezas. **CASCO TRINCADO** o **CASCO A TINGLADILLO**: las tablas del forro se superponen unas a otras. **CASCO LISO**: el más extendido en los barcos de esta franja costera insular que lleva las tablas aparejadas unas con otras, cuyas uniones se impermeabilizaban con brea y estopa (el calafeteo).



Dibujo: Modificado de https://es.wikipedia.org/wiki/Casco_trincado

CARENADO. CARENA

Parte sumergida de un barco. Del latín, *carinam* ('quilla de una nave'). Reparación naval.

CUADERNAS

Cada una de las piezas curvas afirmadas en la quilla como costillas que forman parte del esqueleto de un barco, en las que se clavan o remachan los tabloncillos que forran el exterior de la nave.

QUILLA

Es la pieza más importante de la estructura de un barco, como la columna vertebral de los animales. De ella nacen las cuadernas (a modo de costillas). Para definir la categoría de un barco de madera se daba su medida en palmos. Es fundamental en las embarcaciones a vela, para compensar la acción del viento, como parte del peso bajo o lastre.

RODA

Denominación en náutica que se da a la punta de un barco tanto delantera (roda de proa) como trasera (roda de popa). Conforman en las construcciones tradicionales de madera unas piezas encajadas en la *quilla**, *cuadernas** y *casco**.

SALVAVIDAS

Denominación que se le da en estos puertos históricos grancanarios a los huecos cerrados de popa y proa de un barquillo o falúa, que la mantenía a flote en caso de trabucarse.

Algunos elementos del casco de una embarcación de madera.
Dibujo: Modificado de <http://singladuras.jmndo.com/>

5. OTROS TÉRMINOS MARINEROS

BOGAR

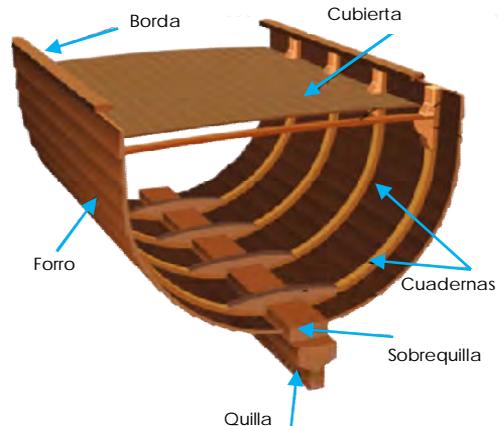
Remar. Dar movimiento a una embarcación a impulso de los remos, que funcionan como una palanca de primer género (el punto de apoyo está en el agua, la potencia la da el brazo del marinero y la resistencia se halla en su centro sobre la *chumacera* o *escálaro* del barquillo).

MARCAS

Puntos del litoral y del interior de tierra que se tomaban como referencias para trazar coordenadas de situación de un **puesto** pesquero. Hoy casi en desuso por los GPS.

PUESTO

Punto de mar adentro rico en pesca por ser una baja o fondo rocoso. Se le da denominaciones propias y se guarda en secreto familiar.



BIBLIOGRAFÍA

- ABREU GALINDO FR. J. DE (1977): *Historia de La Conquista de Canarias*. Ediciones Goya. Santa Cruz de Tenerife.
- AGUILAR, R.; TORRIENTE, A. de la; PEÑALVER, J.; LÓPEZ, J.; Greenberg, R. y CALZADILLA, C. (2010): *Propuestas de áreas marinas de importancia ecológica. Islas Canarias*. Edic. Fundación Biodiversidad-Ocean, en: <https://www.google.es/?gfe_rd=cr&ei=0CIEV7bPDI Gx8wfu9L7QDw&gws_rd=ssl#q=region+pel%C3%A1gica+marina+canaria>. (Consulta, 20 de mayo de 2015).
- BÉTHENCOURT MASSIEU, A. de (1998): *Sardina del Norte en el tráfico entre Tenerife y Gran Canaria*. San Cristóbal de La Laguna.
- CIORANESCU, A. (1977): «Piratas y Corsarios en aguas de Canarias (Siglo XVIII)», *Historia General de las Islas Canarias* de Millares Torres, tomo IV, pp. 111-122.
- DÍAZ LORENZO, J. C. (2014): «Barcos del cabotaje en Canarias: "Consuelo de Huidobro" (1928-1947), luego "Río Sarela" (1947-1973)», en *De la mar y los barcos*: <<https://delamarylosbarcos.wordpress.com/2014/01/10/barcos-del-cabotaje-en-canarias-consuelo-de-huidobro-1928-1947-y-rio-sarela-1947-1973/>> (consulta, 26 de julio de 2016).
- FERRERA JIMÉNEZ J. (1982): «Historia de un viejo "Lobo de mar"», en *Diario de Las Palmas* (06-II-1982, p. 69). Ídem. (1988): «El U-37, un tiburón mortífero», en *Diario de Las Palmas* (17-X-1988, p. 69).
- FERRERA JIMÉNEZ J. (1988): *Historia del Puerto de La Luz y de Las Palmas*. Edic. propia. Las Palmas de Gran Canaria.
- FERRERA JIMÉNEZ J. (1989): *Historia de la emigración clandestina a Venezuela*. Edic. propia. Las Palmas de Gran Canaria.
- GARCÍA ÁLAMO, J. A. (2008): *Flores del Faneque. Cancionero popular de Agaete*. Grupo Jucarne. El Museo Canario. Fundación Pepe Dámaso. Las Palmas de Gran Canaria. CD, melodía n.º 86; pp.109.
- GONZÁLEZ NAVARRO, J. (1996): *Las salinas tradicionales de Gran Canaria*. FEDAC. Cabildo de Gran Canaria, pp. 45-94.

- GRAU-BASSAS, V. (1980) [1885-1888]: *Usos y costumbres de la población campesina de Gran Canaria (1885-1888)*. El Museo Canario. Las Palmas de Gran Canaria.
- Guía de Peces, crustáceos y moluscos de interés comercial del Archipiélago canario* (1985), Gobierno de Canarias. Consejería de Agricultura y Pesca.
- HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, A. S. (1998): *Arquitectura Naval en Canarias [1827-1919]*. Ediciones Canaricard, La Laguna, Tenerife.
- LOBO CABRERA, M. (1980): «El mundo del mar en la Gran Canaria del siglo XVI: navios, marinos, viajes», en *Anuario de Estudios Atlánticos*. Madrid-Las Palmas, n.º 26, pp. 303-350.
- LÓPEZ GARCÍA, J. S. (1982): «El Puerto de Sardina de Gáldar en los siglos XV y XVI», *V Coloquio de Historia Canario-Americana*. Ediciones del Cabildo de Gran Canaria. Tomo II, pp. 421-433.
- Los "Cuadernos" del comerciante de la calle Peregrina don Antonio Betancourt (1796-1807)* (1996): Introducción y Estudio de Antonio de BETHENCOURT MASSIEU. Transcripción, Aurina RODRIGUEZ GALINDO. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- MARTÍN SANTIAGO, F. E. (2010): «Barcos de cabotaje en Agaete durante el siglo XIX: linajes de Armas y Trujillo», en: <http://www.guiahistoricoculturaldetelde.es/index.php?option=com_content&task=view&id=5894&Itemid=1> (Consulta, 20 de mayo de 2015).
- MARTÍN RUIZ, J. F. (1982): «Comunicaciones marítimas entre los puertos de Gran Canaria y el de Santa Cruz de Tenerife», *V Coloquio de Historia Canario-Americana*. Cabildo Insular de Gran Canaria.
- MEDEROS MARTÍN, A. Y ESCRIBANO COBO, G. (2002): «Ensenadas y puertos de Gran Canaria», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, n.º 48, Patronato de la Casa de Colón, Madrid-Las Palmas, pp. 365-410.
- NACHER, E. (1995): *Canarias 1957. Tal como éramos*. Edición de Manuel González. Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias.
- PASCUAL FERNÁNDEZ, J. (1984): *El Puerto de las Nieves (Agaete): especialización y cambio tecnológico en una comunidad pesquera* [Memoria de Licenciatura], Universidad de La Laguna. Servicio de Publicaciones.
- PASCUAL FERNÁNDEZ, J. (1984): «Especialización y estrategias de las unidades productivas en un pueblo de pescadores (Las Nieves, Agaete)», en *III Congreso de Antropología Española. San Sebastián, 1984*, [s. n.].
- PASCUAL FERNÁNDEZ, J. (1991): *Entre el mar y la tierra: los pescadores artesanales canarios*. Santa Cruz de Tenerife.
- RAMOS, A. y FARRAY, M. (2001): *La Palmita. Entre la cumbre y el mar. Guía de recursos naturales del entorno del albergue La Palmita. Agaete. Gran Canaria* (ilustraciones de Manolo Cardona). Cabildo de Gran Canaria. Área de Medio Ambiente.
- RAMÍREZ, R.; TUYA, F. Y HAROUM, R.: *El Intermareal Canario: poblaciones de lapas, burgados y cañadillas*. Cabildo de Fuerteventura, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria y otros: <https://www.google.es/?gfe_rd=cr&ei=AZc9V6vPBOnt8wfApoLYDQ&gws_rd=ssl#q=intermareal> (consulta, 20 de mayo de 2015).
- RODRÍGUEZ BATLLORI, F. y A. (1979): *Sardina. Puerto del Atlántico (apuntes para la historia de Gáldar)*, Ediciones Fragua. Madrid.

- RUMEU DE ARMAS, A. (1947-1950): *Piraterías y ataques navales a las Islas Canarias*. Madrid.
- SÁNCHEZ MORATA, R. (2015): *Pailebots o Pailebotes de cabotaje o gran cabotaje en el Mediterráneo occidental durante los siglos XIX y XX*, en:
<<http://www.navegar-es-preciso.com/news/pailebots-o-pailebotes-de-cabotaje-o-gran-cabotaje-en-el-mediterraneo-occidental-durante-los-siglos-xix-y-xx/>> (consulta, 20 de mayo de 2015).
- SANTANA, A. (1984): «Unidades productivas y procesos de cambio en la pesca de bajura. Arguineguin (Gran Canaria)», en *Actas del Coloquio de Etnografía Marítima*. Santiago de Compostela.
- SANTANA, A. (1991): «Memoria y espacio en una población de pescadores, 1890-1986 (Arguineguin)», en la revista *El Museo Canario*. XLVIII. Las Palmas de Gran Canaria, 1988-1991.
- SANTANA, A. (1993): «Otras memorias: La Historia oral de un pueblo...», en *Homenaje a José Pérez Vidal*. Santa Cruz de Tenerife. pp. 747-748.
- SANTANA SUAREZ, J. R. (2016): «El hundimiento del vapor agaetense "San Carlos" por el U-37», en *Historias de Agaete (01-VI-2016)* (consulta, 08-VI-2016):
<<http://agaetemipasion.blogspot.com.es/2016/06/el-hundimiento-del-vapor-agaetense-san.html>>
- SIMÓN QUINTANA, J. de (1992): *Patrones de embarcaciones de recreo*. Cádiz.
- SOCORRO, P. (2010): «Vapor hundido a cañonazos», en *La Provincia* (31-I-2010, p. 14).
- SUÁREZ GRIMÓN, V. (1985): «Construcciones y reparaciones navales en Canarias en los siglos XVI y XVII», en *Anuarios de Estudios Atlánticos*. Las Palmas, n.º 31, pp. 345-374.
- SUÁREZ GRIMÓN, V. (1993): *Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Colección Alisios, Las Palmas de Gran Canaria.
- SUÁREZ MORENO, F. (1990): *El Pleito de La Aldea*. Santa Cruz de Tenerife.
- SUÁREZ MORENO, F. (1994): *Ingenierías históricas de La Aldea*. Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- SUÁREZ MORENO, F. (1997): *Mogán, de pueblo aislado a cosmopolita*. Ayuntamiento de Mogán. Madrid.
- SUÁREZ MORENO, F. (2004): *La Mar en el Oeste de Gran Canaria*, Infonortedigital.com, Gáldar: en www.infonortedigital.com.
- SUÁREZ MORENO, F. (2010): *Guerra Civil. Golpe y represalias en el Poniente de Gran Canaria*. Anroart. Las Palmas de Gran Canaria-Madrid.
- TOUS MELIÀ, J. (2014): *Gran Canaria a través de la cartografía [1507-1899]*. Atlas histórico-geográfico de la Isla. San Cristóbal de La Laguna.
- VIERA Y CLAVIJO Joseph (1978): *Noticias de la Historia de Canarias*. Tomos I y II. Edic. de Cionarescu. Cupsa Editorial.
- VV.VV. (2003): *El Pajar. Cuaderno de Etnografía Canaria*. N.º 15 y 16. II Época. La Cultura de la Mar. Día de las Tradiciones Canarias. La Orotava. Tenerife.

Mapa de Gran Canaria. 1829.

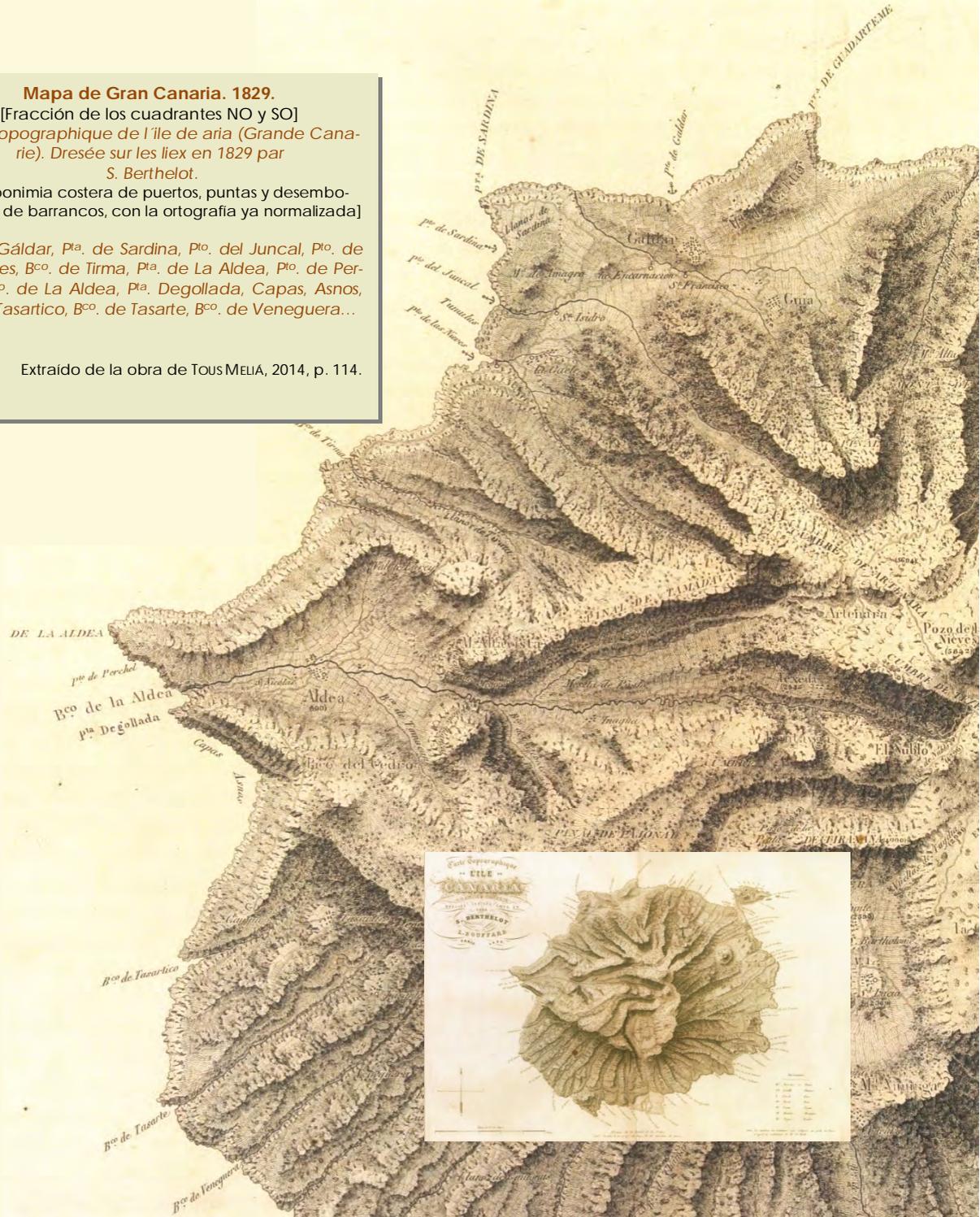
[Fracción de los cuadrantes NO y SO]

Carte Topographique de l'île de arie (Grande Canarie).
Dresée sur les liex en 1829 par
S. Berthelot.

[La toponimia costera de puertos, puntas y desembocaduras de barrancos, con la ortografía ya normalizada]

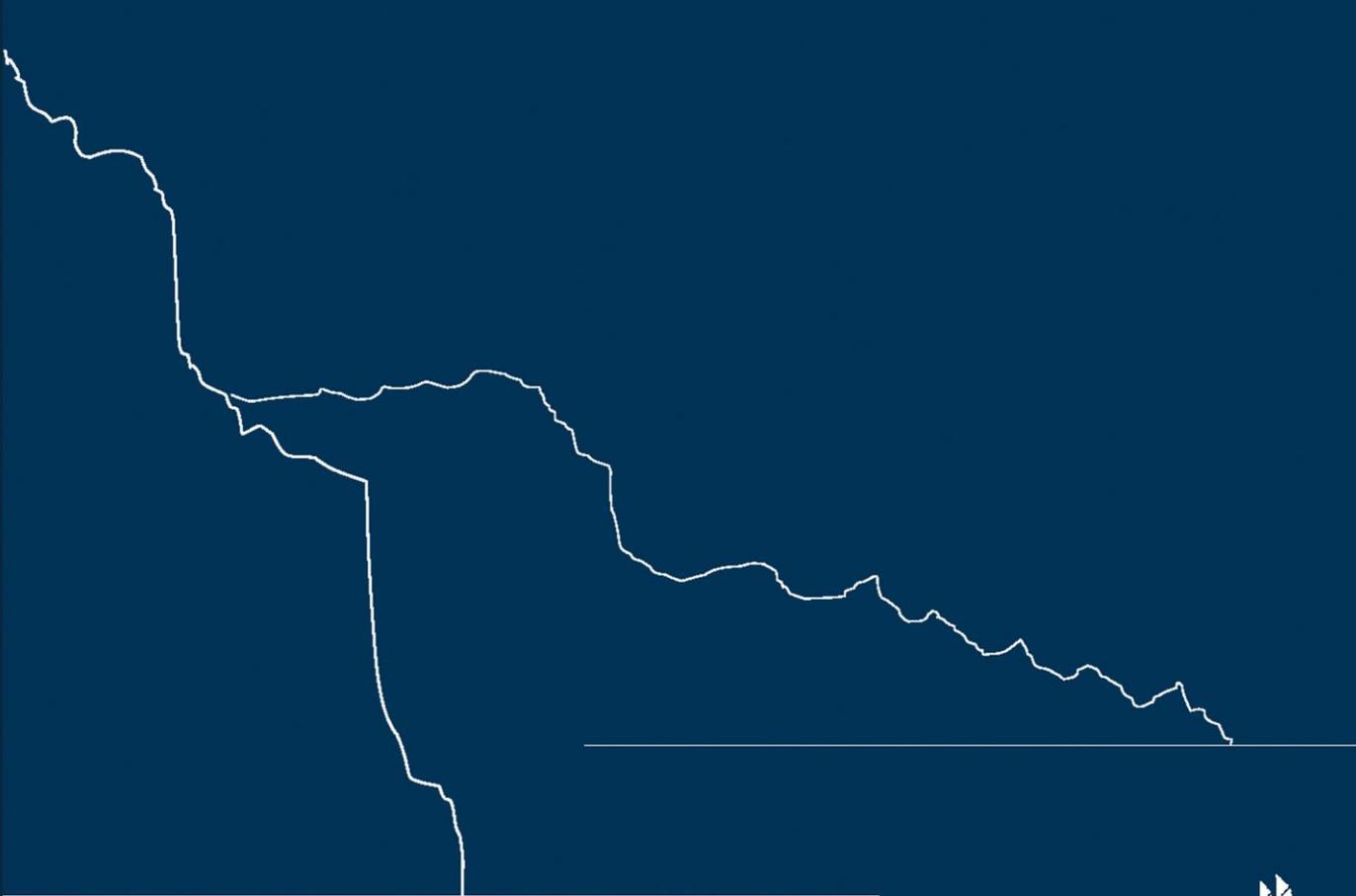
Pto. de Gáldar, Pta. de Sardina, Pto. del Juncal, Pto. de las Nieves, Bco. de Tirma, Pta. de La Aldea, Pto. de Perchel, Bco. de La Aldea, Pta. Degollada, Capas, Asnos, Bco. de Tasartico, Bco. de Tasarte, Bco. de Veneguera...

Extraido de la obra de Tous MELIA, 2014, p. 114.



BienMeSabe.org es, con más de una década de existencia, un proyecto de promoción y difusión del patrimonio cultural canario, que se desarrolla a través de una publicación digital (www.bienmesabe.org) con varios apartados (Revista, BienMeSabe TV, Publicaciones, etc.).

En su política de colaboración con instituciones públicas y privadas que promocionan la cultura canaria, abre un nuevo proyecto de ediciones en papel de algunos de sus libros digitales, como el presente.



La memoria histórica de los pueblos del Noroeste de Gran Canaria está profundamente asociada a actividades económicas marítimas, de mil cuentos y tragedias en el mar, lo que se expone en este ensayo de forma sencilla y didáctica, con una amplia dimensión cronológica y temática que permite adquirir una noción global de este cuadrante marino a lo largo de los siglos.

ISBN: 978-84-945748-6-3



www.bienmesabe.org
www.anroart.com

