

GEOGRAFÍA

ENSENADAS Y PUERTOS DE GRAN CANARIA

P O R

ALFREDO MEDEROS MARTÍN

y

GABRIEL ESCRIBANO COBO

RESUMEN

En Gran Canaria, durante el período precedente a la conquista, el puerto de Gando fue el punto habitual de desembarco. Simultáneamente, el puerto de Sardina, por su cercanía a la antigua capital aborigen de Gáldar, ocupó una segunda posición hasta inicios del siglo XVI.

Durante la primera mitad del siglo XVI, la producción de azúcar dio protagonismo a los puertos de Agaete, Sardina y Melenara, pero con la progresiva crisis del azúcar canario por la competencia americana, durante la segunda mitad del siglo XVI, sólo se mantuvo el puerto de Melenara, por su proximidad a la ciudad de Telde.

A partir del siglo XVII el comercio fue centralizado en el puerto de la Isleta de Las Palmas, mientras varios puertos locales intervinieron en el comercio interinsular, como Melenara, Gando, Juan Grande, Arguineguín, La Aldea, Agaete y Juncal, situación que no experimentó cambios hasta finales del siglo XIX. Desde la creación del gran puerto-refugio de la Luz en 1883, el tráfico marítimo se ha concentrado en su práctica totalidad alrededor de Las Palmas.

Palabras clave: Islas Canarias. Gran Canaria. Puertos. Arqueología Subacuática.

ABSTRACT

In Gran Canaria, during the period prior to the conquest, the port of Gando was the customary disembarkation point. Simultaneously, the port

of Sardine, by its nearness to the ancient aboriginal capital of Gáldar, occupied a second position until beginnings of the 16th century.

During the first half of the 16th century, the sugar production gave importance to the ports of Agaete, Sardina and Melenara, but with the progressive crisis of the canary sugar by the american sugar competition, during the second half of the 16th century, only was maintained the port of Melenara, by its proximity to the city of Telde.

From 17th century onwards, the trade was centralized in the port of the Isleta of Las Palmas, while several local ports intervened in the local trade, as Melenara, Gando, Juan Grande, Arguineguín, La Aldea, Agaete and Juncal, situation that it did not changes until of the end of the 19th century. From the creation of the big port-refuge of La Luz in 1883, the maritime traffic has been practically concentrated around Las Palmas.

Key words: Canary Islands. Gran Canaria. Ports. Underwater archaeology.

1. INTRODUCCIÓN

Dentro de las líneas de investigación en Arqueología Subacuática, la determinación y estudio de los principales puertos y ensenadas naturales, y su evolución en el tiempo, resulta un objetivo prioritario ya que nos define las áreas principales donde centrar la investigación submarina, resultando la cartografía y la documentación escrita dos fuentes primordiales para aproximarnos a su conocimiento.

En este estudio, que se enmarca en uno más amplio sobre todas las ensenadas del archipiélago (Mederos y Escribano, 1998; Escribano y Mederos, 1999), nuestro objetivo primordial será definir los puertos secundarios dedicados al cabotaje insular, los cuales ocasionalmente fueron también frecuentados por barcos que realizaban trayectos continentales hacia América o Europa.

Estos fondeaderos han pasado generalmente desapercibidos, en comparación con los puertos principales de cada isla, y algunos de ellos han gozado, en determinados momentos de la Historia Moderna o Contemporánea, de una importancia significativa y, ocasionalmente, incluso similar a los puertos capitalinos autorizados al tráfico con América o países europeos.

LOS PUERTOS DE GRAN CANARIA

Puerto de Agaete, Lagaete o de las Nieves. Agaete

Actualmente, es el principal puerto del Noroeste de Gran Canaria, aunque sólo dispone de fondos de hasta 14 m. de arena. El muelle se sitúa en el extremo septentrional de la bahía, actualmente utilizado por el ferry que hace el trayecto Agaete-S/C de Tenerife. El accidente más destacado es el denominado Roque de las Nieves.

En sus inmediaciones existe un importante poblado aborigen dentro del actual casco urbano de Agaete con necrópolis anexa en el Maípez. Tras jugar un importante papel durante la conquista, servir ocasionalmente de puerto de salida en las cabalgadas a Berbería (Lobo, 1982: 70) y estar vinculado al comercio de azúcar como ejemplifican protocolos de 1522 y 1533 (Camacho, 1961: 50), fue perdiendo importancia, siendo sólo frecuentado por los barcos que hacían el trayecto entre el Noroeste de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife (Glas, 1764/1982: 61).

Denominado generalmente como puerto de Agaete o Lagaete, aparece como puerto de las Nieves ocasionalmente ya desde el siglo xvii (Sosa, 1678-88/1994: 60; Riviere, 1740-43/1997: 146), resaltando Riviere que tenía buen fondo y agua junto a la playa durante todo el año.

Si bien no figura como puerto en el mapa de Torriani (1592), está marcado en el mapa como una ensenada interior, figurando posteriormente en los mapas de Castillo y León (1686/1994: cap. VII), López (1780), Coello (1849) y Chil (1876: 355), o citado por Abreu (1590-1632/1977: 148), Viera y Clavijo (1776-83/1967-71: 395, 399), Varela y Ulloa (1788/1986: 8), Miñano (1826/1982: 33, 36), Kerhallet (1858: 33) o Arribas y Sánchez (1900/1993: 228). Aunque a veces es reducido a un pequeño puerto para botes pequeños (Stone, 1887/1995: 66), es claramente uno de los siete puertos de segunda categoría de la isla en Madoz (1845-50/1986: 56), no recuperando un auténtico protagonismo hasta los años noventa del

siglo xx cuando se ha convertido en el segundo puerto de la isla con la apertura de la línea de ferrys entre Agaete y S/C de Tenerife de Fred Olsen.

Quizás el episodio más significativo donde interviene el puerto de Agaete es el desembarco en 1481 con dos navíos de Pedro de Vera y Alonso Fernández de Lugo, quienes levantaron una torre con un reten de 20 soldados (Abreu, 1590-1632/1977: 213-214; Marín de Cubas, 1694/1986: 193; Ladero, 1966: 16-17) intentando abrir un segundo frente en la isla y facilitar la conquista de la banda noroccidental. Quizás este episodio es el que confunda a los ancianos de la localidad cuando comentan a Riviere (1740-43/1997: 142) que fue el primer puerto donde desembarcaron los españoles.

Posteriormente irá, el 31 de enero o 1 de febrero de 1482, Fernán Peraza con 150 hombres, incluyendo 80 soldados gomeros y 70 de Lanzarote y Fuerteventura, para ayudar a Alonso Fernández de Lugo en la conquista de Gran Canaria (Abreu, 1590-1632/1977: 220-221; Ovetense, 1639-1700/1978: 153; Sosa, 1678-88/1994: 149, 159; Marín de Cubas, 1694/1986: 199). A. Millares Torres (1893/1977/2: 120) atribuye erróneamente el lugar de desembarco al puerto de Sardina.

Ataques piráticos sólo cabe mencionar el sucedido en 1745 de 4 navíos corsarios ingleses, los cuales tras haber capturado 4 barcos en Tenerife, intentaron hacer aguada en Agaete siendo rechazados (Viera y Clavijo, 1776-83/1967-71/2: 352; Millares Torres, 1893/1977/4: 54; Rumeu, 1947/1991/3: 269-270).

Finalmente, en este puerto desembarcaron el 8 de noviembre de 1800 la tripulación y pasajeros de un navío español que llevaba desde S/C de Tenerife a la Península 300 prisioneros ingleses que se hicieron con el control del navío (Betancourt, 1796-1807/1996: 255).

*Puerto, Playa y Barranco del Juncal.
Agaete-Gáldar*

Aprovechando la amplia desembocadura del Barranco del Juncal, entre las Montañas del Cardonal y la Montaña Moris-

ca, y cerca del poblado aborigen del Morro de las Moriscas, sirvió de punto de atraque alternativo a los puertos de Agaete, al Sur, del que apenas se separa 1.5 Km., y del puerto de Sardina, al Norte, a unos 3.5 Km., pese a no contar con ningún núcleo de población significativa en sus inmediaciones, aunque se utilizaba el camino hacia San Isidro, hoy aprovechado por la CN-810, que bordea la Montaña de Almagro para ir hacia Gáldar.

Es importante la referencia de Sosa (1678-88/1994: 60) de que se trata de un puerto muy utilizado desde hacía unos 20 años, marcando la segunda mitad del siglo XVII como el momento en que comenzó a ganar importancia a costa del puerto de Sardina, y mientras no aparece en la cartografía de Torriani (1592), comienza a figurar a partir de entonces en los mapas de Castillo y León (1686/1994: cap. VII), López (1780) y Coello (1849). Es importante que Riviere (1740-43/1997: 146) lo mencione como buen puerto en verano con agua junto a la orilla del mar. Nuevas citas serán de Viera y Clavijo (1776-83/1967-71: 399), Varela y Ulloa (1788/1986: 8), Miñano (1826/1982: 33) y, como puerto de segunda categoría, al mismo nivel que Agaete, en Madoz (1845-50/1986: 56).

Puerto de Sardina. Gáldar

Este puerto, situado entre la Punta de Sardina al Norte, el extremo más Noroccidental de la isla, y la Punta de El Farallón, es reconocible por una gran piedra aislada al sur de la bahía denominada Roque Partido. La bahía está protegida de los vientos del Noroeste, Norte y Noreste, ante los que no tiene defensa la Caleta de Gáldar con la cual se complementa, presentando la rada fondos de arena de 12 m. de profundidad.

Hipotéticamente, López García (1986: 424) plantea que su nombre puede derivar del conquistador Diego Sardina, pero no hay constancia de que residiera en Gáldar ni que tuviera ninguna relación confirmada con dicho puerto. Previamente, Millares Torres (1893/1977: 120) lo atribuye a un oficial por-

tugués que habría desembarcado en dicho puerto, pero no especifica en base a que datos sostiene esta hipótesis.

Situado a unos 4 Km. de Gáldar, poco después de la conquista mantiene parte de su importancia como ejemplifican protocolos sevillanos en 1500, 1505 y 1506 (Morales Padrón, 1961: 279-280, 326, 333), los protocolos de Alonso Gutiérrez de 1523 (Coello *et alii*, 1980: 485), en protocolos que recogen el comercio de azúcar de 1533 (Camacho, 1961: 50) y, particularmente, figurar como Porto das Sardinhas en la cartografía de Fernandes (1507/1947: 344).

Esta importancia decrece desde la segunda mitad del siglo XVI con la consolidación de Las Palmas como principal ciudad de la isla y el decaimiento de la industria azucarera, desapareciendo en la cartografía de Torriani (1592). Figura sólo como Punta de Sardina en Castillo y León (1686/1994: cap. VII), recuperando cierto protagonismo a mediados del siglo XVIII, cuando Riviere (1740-43/1997: 146) habla de Sardina como buena playa pero no muy buen fondo y carente de agua. A partir de entonces será citado por Varela y Ulloa (1788/1986: 8), Betancourt (1796-1807/1996: 343), en el mapa de Coello (1849), Kerhallet (1858: 33) y como uno de los cinco puertos de tercera categoría de la isla en Madoz (1845-50/1986: 56), con menor importancia a los de Agaete y Juncal. La presencia del faro de Sardina en la punta del mismo nombre favoreció desde fines del siglo XIX la navegación hacia este puerto (Arribas y Sánchez, 1900/1993: 232).

*Puerto de la Caleta de Gáldar, de las Vacas
o de las Barcas. Caleta de Abajo. Gáldar*

La ensenada, entre las puntas de Gáldar al Noroeste y de La Caleta al Sureste, se encuentra abierta a los vientos del Este, Noreste, Norte, Noroeste y Oeste, lo que impedía habitualmente atracar, sirviendo como puerto complementario de atraque al de Sardina que está bien protegido de los vientos del Noroeste, Norte y Noreste y apenas se separan 1.5 Km., aunque la Caleta de Abajo es el último puerto en la fachada

norte de la isla y el puerto de Sardina es el primero en la fachada occidental. El Pico de la Atalaya, junto al caso urbano de Gáldar, con sus 434 m., servía como puesto de observación para su defensa.

Cercano al poblado aborigen de La Furnia y a poco menos de 3 Km. del núcleo de Gáldar, ya aparece citado en los protocolos de Sevilla en 1496 (Morales Padrón, 1961: 269-270), pero al igual que el puerto de Sardina, tras la crisis del cultivo de la caña de azúcar, parece perder importancia a partir del siglo XVI dedicado sólo al comercio insular con pequeños barcos de cabotaje, aunque figura como Puerto de Gáldar en Castillo y León (1686/1994: cap. VII), a costa del Puerto de Sardina. No reaparece hasta los derroteros de Varela y Ulloa (1788/1986: 8) y Kerhallet (1858: 33) o el mapa de Coello (1849), siendo citado incluso como uno de los cuatro mejores de la isla por Verneau (1891/1981: 158), aunque según Madoz (1845-50/1986: 56) sería uno de los cinco puertos de tercera categoría, comparable a Sardina, pero a menor nivel que los de Agaete y el Juncal.

De sus malas condiciones de desembarco hablan que el 4 de enero de 1802 se ahogaron 6 pasajeros cuando desembarcaban en una lancha de un barco procedente de S/C de Tenerife (Betancourt, 1796-1807/1996: 283).

El hecho más importante desarrollado en su entorno será tras una incursión en el puerto de Aumastel, un segundo desembarco de Diego de Silva hacia 1466 en la Caleta de las Vacas, que presumiblemente debe corresponderse con la Caleta de Abajo. Allí, con 200 hombres, transportados en 2 carabelas, avanzarán para atacar Gáldar donde acabarán siendo cercados por 800 canarios al mando del Guanarteme (Torriani, 1592/1978: 120; Abreu, 1590-1632/1977: 121; Viana, 1604/1996: 28; Marín de Cubas, 1694/1986: 132-133).

Apoyando esta asociación está también la denominación de Caleta de las Barcas que utiliza Riviere (1740-43/1997: 146), con una valoración claramente negativa señalando que tiene mala mar y carece de agua.

*Caleta de Arriba o de Soria.
Gáldar-Santa María de Guía*

Situada entre la Punta de Jandía al Suroeste y la Punta de Guanarteme al Noreste, sólo tenemos una posible cita en la denominada Caleta de Soria que recoge Riviere (1740-43/1997: 146), sobre la cual señala que sólo sirve para barcas de pesca.

*Puerto de Silva o de Aumastel. Playa de San Felipe.
Cuesta de Silva-Barranco del Calabozo.
Santa María de Guía*

El puerto de Silva se encuentra entre la Punta de Gallegos al Oeste y la Punta de Moya al Este, conformando una pequeña bahía en la desembocadura del Barranco del Calabozo, hoy denominada Playa de San Felipe.

Su nombre deriva del episodio de la conquista por el cual en esta playa pudieron embarcar Diego de Silva y 200 soldados que habían sido cercados hacia 1466 en Gáldar por el Guanarteme, y a partir de entonces se dio esta denominación a la ensenada (Torriani, 1592/1978: 126; Abreu, 1590-1632/1977: 124-125; Sedeño, 1507-1640/1978: 347-349; Viana, 1604/1996: 31; Ovetense, 1639-1700/1978: 117-119; Marín de Cubas, 1694/1986: 135).

Se encuentra a menos de 1 Km. del yacimiento aborigen del Cenobio de Valerón, y su relativa importancia se fundamentó en ser el embarcadero más cercano a los núcleos de Santa María de Guía y Moya, ambos a unos 3 Km. hacia el Oeste y Sur respectivamente.

Las referencias a este puerto se restringen a los siglos XVI y XVII en los mapas de Torriani (1592) y Castillo y León (1686/1994: cap. VII), especificando Sosa (1678-88/1994: 60) que sólo era utilizado cuando hace buen tiempo, ya que se encuentra totalmente abierto a los vientos del Noroeste, Norte y Noreste. Su escaso uso ha hecho que incluso haya perdido su anti-

guo nombre por el de San Felipe que deriva de la ermita de San Felipe Neri.

Creemos que puede atribuirse a este puerto, hacia 1466, la llegada de Diego de Herrera apoyado por 5 navíos portugueses al mando de Diego de Silva, procedentes de Tenerife, denominado entonces puerto de Aumastel por Marín de Cubas (1694/1986: 132; Lobo, 1980: 115) o Agumastel (Abreu, 1590-1632/1977: 121; Lobo, 1980: 91), junto al bañadero de los canarios, quienes tras diversos saqueos volverán a reembarcarse.

En un punto cercano a este puerto, en el Charco del Bañadero de la costa de Airaga o Lairaga, cuatro hombres desembarcados de una carabela enviada en 1469 por Inés Peraza desde Lanzarote, cautivaron a la sobrina del Guanarteme, Tenesoya, cuando se bañaba vigilada dos ancianas (Sedeño, 1507-1640/1978: 353; Marín de Cubas, 1694/1986: 146).

*Puerto de El Lance de la Madera.
Barranco de Pagador. Moya*

Pequeña enseada situada entre El Roque al Oeste y La Laja del Lance-El Altillo al Este, abierta a los vientos del Noroeste, Norte y Noreste.

Las únicas menciones que tenemos al Puerto de El Lance son de Sosa (1678-88/1994: 60) quien comenta que sólo era utilizado cuando hacía buen tiempo, y en el derrotero de Varela y Ulloa (1788/1986: 7) que lo incluye entre las enseadas.

Bahía y Barranco de Bañaderos. Arucas

Se sitúa entre la Punta del Camello al Este y la Punta Los Palomares al Oeste. Sólo se puede utilizar en caso de buen tiempo, presentando fondos rocosos. Aparece como topónimo sin especificar su carácter de caleta en los mapas de Torriani (1592) y Castillo y León (1686/1994: cap. VII), como Barran-

co del Bañadero en Varela y Ulloa (1788/1986: 7), y especificando su carácter de bahía en el derrotero de Kerhallet (1858: 33).

En septiembre de 1627 piratas argelinos en varias galeras penetraron por la costa de Bañaderos unos 8 Km. hacia el interior (Millares Torres, 1893/1977/3: 246).

Puerto de los Arrecifes o del Confital.

Playa de las Canteras.

Las Palmas de Gran Canaria

Se extiende algo más de 4.5 Km. desde la Punta del Confital hacia el Sur, por el Istmo de Guanarteme y Playa de las Canteras, hasta la Punta del Arrecife. Esta bahía esta protegida por una barra natural formada por el arrecife de Las Canteras con tres entradas al Norte, que apenas alcanzan los 2.8 m. en bajamar. Aunque el fondeadero es definido como muy bueno, la falta de conocimiento del emplazamiento del arrecife podía hacer el acceso muy peligroso (Lemaire, 1695/1991: 55).

La bahía está protegida de los vientos del Sureste, Sur y Suroeste, por lo que se puede fondear al exterior del arrecife, donde se dispone de fondos de arena entre 20 y 45 m. Por el contrario, cuando se levanta viento del Norte o Noroeste (Kerhallet, 1858: 37), hay que abandonarlo porque puede acabar hundiendo los navíos, sin embargo, tal como señala Glas (1764/1982: 60), las embarcaciones pequeñas pueden penetrar dentro de los arrecifes donde quedan protegidas de cualquier temporal, de ahí que también se utilizase como zona de reparación para los barcos pequeños. Por el contrario, si se trataba de grandes embarcaciones el oleaje lo inutilizaba como fondeadero (Stone, 1887/1995: 229).

La bahía del Confital recibe este nombre por las piedras blancas similares a almendras confitadas que caracterizan a la playa, con alto contenido de carbonato cálcico, que son arrojadas por el mar (Sosa, 1678-88/1994: 59; Viera y Clavijo, 1776-83/1967-71: 393; Arribas y Sánchez, 1900/1993: 232), aunque

el nombre de Puerto de los Arrecifes se mantiene también (Sosa, 1678-88/1994: 60).

Puerto de salida de las cabalgadas a Berbería (Lobo, 1982: 70), Torriani (1592) individualiza tanto Confital como Arracife. Sin embargo, aunque en otro plano Torriani especifica punta del Confital mientras Arrecife corresponde al puerto, en el texto Torriani (1592/1978: 154) indica como lugar de desembarco la punta del Confital.

Las referencias al mismo se suceden tanto en los mapas de Bellin (1746), López (1780), Coello (1849) y Chil (1876: 355), en el plano de Ruiz Cermeño de 1773 (Tous, 1995: 82), así como en los textos de Viera y Clavijo (1776-83/1967-71: 393, 399), Varela y Ulloa (1788/1986: 6), Miñano (1826/1982: 33), Kerhallet (1858: 33) o Stone (1887/1995: 228). P. Madoz (1845-50/1986: 56) lo considera con la Isleta el único puerto de primera categoría y Verneau (1891/1981: 158) lo incluye entre uno de los cuatro mejores de la isla.

*Puerto de la Isleta, de las Isletas o de la Luz.
Playa de las Alcarabaneras.
Las Palmas de Gran Canaria*

Al contrario que el Confital, el Puerto de la Luz está protegido por la isleta de los vientos del Noroeste, y de todos los demás, con excepción del Sureste que rara vez se levanta en la zona, en cuyo caso se puede optar por fondear en la bahía del Confital (Glas, 1764/1982: 61). No obstante, cuando sopla el viento del Sureste, particularmente temibles en noviembre y diciembre (Kerhallet, 1858: 39), se agita mucho la mar siendo una de las más peligrosas de Canarias (van Beneden, 1882/1995: 50; Stone, 1887/1995: 229, 267), y parte de sus barcos se refugiaban en la bahía de El Confital a barlovento del arrecife, pero en ocasiones les alcanzaba la tormenta durante el trayecto bordeando la isleta y acababan encallando. Ello exigía fondear siempre en paralelo a la costa lo que permitía salir del puerto en caso de temporal del Sureste, como le sucedió en 1841 a Kerhallet (1858: 37-38).

Era el puerto de salida más importante de las cabalgadas a Berbería (Lobo, 1982: 70), varadero habitual de los barcos y carabelones de pesca que trabajaban en la costa norteafricana (Lobo, 1982: 71) y punto donde se centralizaba el comercio hacia América como ponen de manifiesto innumerables protocolos entre 1522-1598 (Lobo, 1990: 62-478).

La vigilancia se efectuaba inicialmente desde la Atalaya Vieja de la Isleta, junto al Morro de la Vieja o Punta de la Isleta, en el siglo XIX utilizada para situar un faro, pasándose los vigías, al menos desde el siglo XVIII, a la Atalaya o Atalaya Nueva, en el punto más elevado de la Isleta, como puede apreciarse en el plano de Riviere (1740-43/1997: 158-159), en el de Ruiz Cermeño de 1773 (Tous, 1995: 82) y en el de Luis Marqueli de 1792 (Tous, 1995: 101).

Fue denominado Puerto de la Luz por la iglesia de la Virgen María de la Luz al que tenían gran devoción los marineros (Sosa, 1678-88/1994: 51). La referencia más antigua es en los protocolos de Sevilla donde figura como Puerto de las Isletas en 1496 (Morales Padrón, 1961: 269-270) y dentro de la cartografía en el mapa de Fernandes (1507/1947: 344) donde se le denomina Ilhetas.

Otras referencias al puerto de las Isletas se encuentran en los protocolos de Sevilla en 1496, 1500, 1502, 1505-1507, 1509 y 1529 (Morales Padrón, 1961: 269-270, 279-280, 303, 305, 326, 333-334 y 1962: 358, 377-378, 389-390), en los protocolos de Alonso Gutiérrez de 1523 (Coello *et alii*, 1980: 485), en los protocolos de Luis Fernández de 1552 (Lobo, 1980: 85, 109-110, 113, 116-117, 120, 128, 136, 144 y 150), en el registro del Sello de 1511 (Aznar, 1981: 176), en los protocolos que recogen el comercio de azúcar de 1518, 1522 y 1533-34 (Camacho, 1961: 49-50), entre los cronistas canarios (Sedeño, 1507-1640/1978: 354; Abreu, 1590-1632/1977: 148; Gómez Escudero, 1639-1700/1978: 392; Ovetense, 1639-1700/1978: 117-119, 128; Sosa, 1678-88/1994: 51; Castillo y Ruiz de Vergara, 1737/1948-60: 696; Viera y Clavijo, 1776-83/1967-71: 393, 399), etc., referencias que se prolongan a lo largo del siglo XIX (Miñano, 1826/1982: 33; León y Xuárez, 1868/1978: 173, 275).

En la cartografía aparecerá sucesivamente en los mapas de Torriani (1592), Castillo y León (1686/1994: cap. VII), López (1780), Varela y Ulloa (1788/1986: 6, 12) o Chil (1876: 355).

Las virtudes del puerto son resaltadas particularmente a partir de mediados del siglo XIX, iniciadas por Kerhallet (1858: 32) que considera la bahía como la mejor del archipiélago, mientras que Madoz (1845-50/1986: 56) y Verneau (1891/1981: 158) comentan que es el mejor de la isla, arrebatándosela al puerto de Gando.

Si no se desembarcaba en el muelle de San Telmo, hasta fines del siglo XIX se solía ir hacia la zona del Puerto de la Luz si pasaban más de un par de días por estar mejor protegidos (Stone, 1887/1995: 8).

Quizás el texto más claro sea el de Leclerq (1880/1990: 217) quien comenta que los barcos europeos consideraban la bahía de la Isleta como totalmente abierta y, habitualmente, con mar agitada, por lo que la mayoría de los navíos preferían recalar en el puerto de Santa Cruz de Tenerife. Refiriéndose a su propia experiencia, la lancha que utilizó para desembarcar fue sacudida por el oleaje «como una brizna de paja», tardando más de media hora en poder llegar a tierra.

Sin embargo, a partir de la concesión de los Puertos Francos en 1852, va a incrementarse la presión para la construcción de un nuevo muelle. Inicialmente se pensó construir un muelle auxiliar al de San Telmo en la zona de la Isleta, ya que se consideraban demasiado lejos los 7 Km. que existían entre la ciudad de Las Palmas y la playa utilizada como fondeadero. Esta mentalidad se refleja en el proyecto de Clavijo y Pló aprobado en 1858 que pretendía ampliar el muelle de San Telmo hasta tener poco más de 200 m. de longitud, obra que no se remató por falta de licitadores (Quintana, 1985b: 18).

Sin embargo, la construcción de una carretera para acceder a esta zona en 1854 facilitó el inicio de las obras del primer proyecto de Juan León y Castillo, aprobado en 1862, del cual entre 1863-1873 apenas llegó a construirse 136 m. de un dique exterior, durante los diez años transcurridos hasta su completa paralización (Quintana, 1985a: 20-21 y 1985b: 19-20).

En este sentido, en 1878, alrededor del dique sólo existían 3 o 4 casas y a veces un campamento temporal de pescadores venidos de Telde (Verneau, 1891/1981: 164).

Sin embargo, el nombramiento de Fernando León y Castillo como Ministro de Ultramar en 1881, precipitará los acontecimientos y el nuevo proyecto de su hermano, el ingeniero Juan León y Castillo, será aprobado el 3 de marzo de 1882, ampliándose el dique exterior hasta 1240 m. que creaba un gran espacio para fondear al interior, más el muelle de Santa Catalina, situado transversalmente para carga y embarque de mercancías y pasajeros (Quintana, 1985a: 27).

Aunque inicialmente en la primera subasta ningún contratista se presentó, en un segundo intento, con una notable mejora económica, será otorgada a Nestor de la Torre Doreste que la cederá a la compañía inglesa Swanston & Co. de Londres. Aunque se dispuso de permanente financiación y la compañía contratista tenía experiencia y capital suficiente para desarrollar las obras, dado el elevado costo de la obra el Estado la financió a 17 años, ampliados finalmente a 20 años. Los trabajos fueron lentos, entre el 26 de febrero de 1883 hasta el 5 de septiembre de 1903, y ya en 1900 se estaba planificando su ampliación. La obra final presentó un dique exterior de abrigo culminado en 1897 con 1047 m., mientras el muelle de Santa Catalina no se acabó hasta 1902 con 617 m. (Quintana, 1985a: 30-31).

Poco después del inicio de las obras, para Verneau (1891/1981: 160) el puerto de la Luz se convirtió en el único punto en Canarias donde en caso de mal tiempo los navíos podían encontrar un abrigo seguro. Pronto muchas líneas de navegación que hacían escalas en S/C de Tenerife, Funchal (Madera) o São Vicente (Cabo Verde) fueron desplazándose hacia el Puerto de la Luz. La progresión económica que significaron las obras en el puerto la refleja bien Verneau (1891/1981: 191) quien comenta que en 1883 llegaron 236 navíos a vapor, en 1887 eran 660 navíos, en 1888 sumaban 983 navíos y en 1889 alcanzaron 1180 navíos, hasta terminar siendo el más importante de España tanto en tonelaje como en número de barcos.

No obstante, a pesar de las mejoras que supuso el puerto refugio, con un muelle de bastante longitud, aún era estrecho y los días de marejada fuerte las olas se llevaban las mercancías allí depositadas, a la llegada quienes esperaban a los pasajeros no les dejaban pasar y ningún vehículo tampoco podía recoger a los pasajeros, los cuales tenían que ir caminado con su equipaje o sirviéndose de caballos. Este problema sucedía igualmente a las mercancías desembarcadas que debían ser llevadas por caballos (Arribas y Sánchez, 1900/1993: 203).

Estos problemas se abordarán, 24 años después, con la construcción del Muelle Grande entre 1927-1935, según diseño de Julio Rodríguez Roda reformando el proyecto de Acedo que había sido ya aprobado, tras fracasar cuatro proyectos previos elaborados en 1909 y 1913 de Eugenio Suárez Galvan, en 1916 de Jaime Ramonell Obrador y en 1925 de Francisco Acedo Villalobos. Se trataba de superar una fase de estancamiento del tráfico marítimo a partir de 1925, a la que se sumó la crisis económica de 1929, mediante la construcción de un dique paralelo al precedente, del que se separaba 300 m. hacia el Noreste, y se incrementaba su longitud hasta 2.845 m., creando entre ambos diques una explanada para mercancías, ampliando en 34 Ha. la superficie protegida por el puerto y mayores calados entre 11 y 19 m. (Martín Galán, 1984: 42-44; Quintana, 1985b: 35-36, 46).

Hasta la reciente construcción del muelle exterior en los años setenta, las principales iniciativas fueron la construcción del muelle frutero de Nuestra Señora del Pino, a la altura del antiguo castillo de Santa Catalina, según diseño de Antonio Artilles Gutiérrez, realizado entre 1935-1937. Un ensanche del muelle de la Luz diseñado por Pedro Morales Pleguezuelo en 1947. Un espigón de 100 m. de ancho paralelo al muelle de la Luz, según proyecto de Rafael Picó Cañeda en 1952. La finalización de este espigón, convertido en muelle pesquero interior, añadiéndole muelles de ribera, también diseñado por Picó en 1954. Un nuevo dique de abrigo en la dársena exterior proyectado por Modesto Viguera González en 1964. Y finalmente, el nuevo muelle exterior, diseñado por Juan Argentí Ulloa en 1971, con un dique de 3000 m., denominado Reina

Sofía y finalizado en 1977, que supuso una ampliación en 170 Ha. de la superficie protegida por el puerto e incremento de los calados hasta 35 m. de profundidad, desplazando hacia el muelle exterior en la Isleta el peso principal de las actividades portuarias (Martín Galán, 1984: 44-48).

Por citar sólo acontecimientos históricos en los que estuvo implicado el Puerto de la Isleta antes de la conquista, el primer hecho significativo donde interviene será el desembarco, hacia el año 1427, de una armada de 1000 soldados y 100 jinetes portugueses enviados por el infante Enrique de Portugal y el rey Alfonso V, perdiendo más de 600 hombres ante los canarios que no les dejaron desembarcar (Marín de Cubas, 1694/1986: 119).

En 1442, Hernán Peraza y su hijo Guillen Peraza con un ejército de 500 hombres se acercaron al puerto, pero la mala mar y la rápida presencia de numerosos canarios le empujaron a evacuar a los soldados que habían podido desembarcar (Marín de Cubas, 1694/1986: 124).

El 12 de agosto de 1461 Diego de Herrera hizo un acto formal, que no efectivo, de posesión de Gran Canaria con la presencia de los guanartemes de Gáldar y Telde mediante un acuerdo con ellos (Abreu, 1590-1632/1977: 115-116; Marín de Cubas, 1694/1986: 130). A partir de entonces casi todos los episodios importantes de la conquista se centran alrededor del Puerto de las Isletas.

El 24 de junio de 1477 para Abreu (1590-1632/1977: 180) y 1478 para Morales Padrón (1978: 24), Juan Rejón desembarcó en el puerto de Las Isletas, aunque tenía previsto crear el asentamiento principal en la bahía de Gando, pero los riesgos de un trayecto prolongado por tierra les llevarán a instalar el Real de las Palmas junto al arroyo de Giniguada (Marín de Cubas, 1694/1986: 161-162).

Uno de los episodios más confusos de la conquista es la llegada de una armada portuguesa hacia 1477. Según Palencia (1490-91/1978: 479-481) se trató de 20 naves portuguesas con 1600 soldados que llegan al puerto de Sardina, o Agaete según Viana (1604/1986: 81 y 1604/1996: 35). Reducida la flota a 17 carabelas, previo paso frente a Agaete, para pactar con

el Guanarteme de Gáldar, y desembarcar unos 200 hombres en el puerto de la Isleta se pronuncia Abreu (1590-1632/1977: 185-186). Finalmente, otros cronistas (Marín de Cubas, 1694/1986: 167-168; Gómez Escudero, 1639-1700/1978: 395; Ovetense, 1639-1700/1978: 127-129) consideran que se trata de 7 carabelas que tras cruzar delante del puerto de Agaete, acabaron desembarcando en la Isleta defendida por las tropas de Juan Rejón, quienes favorecidos por la mala mar, pudieron rechazarlos cuando aún sólo habían desembarcado parte de sus tropas, perdiendo los portugueses más de 300 hombres y tres de las 5 barcas utilizadas.

El 8 o 12 de agosto de 1479, llegó el obispo Juan de Frías con una armada castellana de 4 navíos al mando de Pedro Hernández Cabrón (Abreu, 1590-1632/1977: 196-197; Marín de Cubas, 1694/1986: 177). Con un navío volverá Juan Rejón a Gran Canaria el 2 de mayo de 1480, episodio que finalizará con su orden de decapitación contra el gobernador Pedro de Algaba (Abreu, 1590-1632/1977: 199-201; Marín de Cubas, 1694/1986: 179). A fines de agosto de 1480, llegó en un navío Pedro de Vera como nuevo gobernador de Gran Canaria que acabará ordenando la prisión de Juan Rejón (Abreu, 1590-1632/1977: 206-209; Marín de Cubas, 1694/1986: 183-184). Finalmente, el último acto importante durante la conquista, donde interviene el puerto de la Isleta, es el desembarco el 24 de octubre de 1483 de 405 hombres en 6 navíos al mando de los capitanes Miguel de Moxica, Esteban Junqueras, Pedro Santiesteban y Cristobal de Medina, junto a Fernando de Guanarteme para reforzar las tropas castellanas (Abreu, 1590-1632/1977: 226-227; Marín de Cubas, 1694/1986: 207).

*Caleta y Playa de Santa Catalina.
Las Palmas de Gran Canaria*

Adquirió importancia con la construcción en 1629 del Castillo de Santa Catalina tras los desembarcos de Francis Drake en 1595 y Pieter van der Does en 1599 en sus inmediaciones. Durante el ataque de van der Does (van Heede, 1599/1979) fue

destruida la ermita de Santa Catalina, que ya no será reconstruida.

Presenta fondos de 3 m. que exigen acercarse en barca, permaneciendo los barcos frente a ella en el fondeadero de las Quemaduras o de las Comedurías, con cotas entre 10 y 14 m. de profundidad.

Es mencionada por Torriani (1592/1978: 154), Abreu (1590-1632/1977: 148) y Sosa (1678-88/1994: 53), y con tal denominación figura en el mapa de Próspero Casola (1599) (Tous, 1995: 50-51) y en un mapa anónimo de 1659 (Tous, 1995: 66-67).

*Caleta de San Telmo, de Santa Ana, de Triana, del Real
de Las Palmas o del Charco de los Abades.
Las Palmas de Gran Canaria*

Está situada junto a la iglesia de San Telmo y castillo de Santa Ana, al lado del barranquillo de la Mata, figurando en los planos de Torriani (1592), Castillo y León (1686/1994: cap. VII) y en un mapa anónimo de 1659 (Tous, 1995: 66-67).

Presenta cotas entre 2 y 3 m. de profundidad, que al alejarse alcanzan entre 11 y 12 m., lo que exigía el uso de lanchas para el desembarco. El fondeadero frente a la caleta es denominado de los Plátanos o del Marisco, con cotas medias entre 12 y 13 m.

Utilizada como puerto de salida de las cabalgadas a Berbería durante el siglo XVI (Lobo, 1982: 70), se trata del mejor punto de embarque y desembarque en la costa oriental cercana a Las Palmas (Torriani, 1592/1978: 154, 157, 166), lo que explica la localización del pequeño muelle de San Telmo. Sin embargo, al levantarse el fuerte de Santa Ana para defender los barcos fondeados debajo de ella, los navíos enemigos penetraban en el puerto de la Isleta pegados a la Punta del Palo, fuera del alcance de los cañones de Santa Ana, lo que exigió la posterior construcción del fuerte de Santa Catalina.

Ocasionalmente es denominada Puerto del Real de Las Palmas, como en los protocolos sevillanos de 1508 (Morales Padrón, 1962: 368). También es denominada Caleta de Triana por

su emplazamiento junto a la puerta, muralla y barrio de Triana, y así aparece citada como puerto de salida de las cabalgadas a Berbería (Lobo, 1982: 70) y en los procolos de Luis Fernández en 1552 (Lobo, 1980: 83).

En la segunda mitad del siglo XVIII, Glas (1764/1982: 61) destaca el muelle de esta caleta como el mejor punto de desembarco porque a su alrededor el agua es tan tranquila que se puede estar anclado de costado en la playa sin riesgo alguno.

Del uso de este muelle como embarcadero tenemos referencias en los diarios de Betancourt (1796-1807/1996: 243, 290, 311, 351), durante los años de 1800, 1802, 1804 y 1807, además de la partida de dos barcos isleños de corso en 1805 (Betancourt, 1796-1807/1996: 322). Sin embargo, no dejaba de presentar peligros como cuando encalló un bergantín ese mismo año (Betancourt, 1796-1807/1996: 323) o se ahogó un marinero que volvía en una barca en 1806 (Betancourt, 1796-1807/1996: 338).

A partir de un proyecto de Rafael Clavijo, elaborado en 1789, ese mismo año comenzaron las obras del muelle, que recibieron un fuerte impulso con la visita del Comandante General de Canarias, Duque de Parque-Castrillo en 1810 (Tous, 1995: 110), reanudándose las obras en 1811. En 1844 ya contaba con 232 m. de largo y 23.5 m. de ancho, con 3 desembarcaderos en su cara meridional y otro en su cabecera o martillo de 25 m. (Kerhallet, 1858: 37), que se puede apreciar bien en el plano de Antonio Bethencourt Sortino de 1857 (Tous, 1995: 141). No obstante, Ellis (1885/1993: 26) lo consideraba aún un mal muelle de desembarco pues el fuerte oleaje acababa mojando habitualmente al viajero.

*Caleta de San Pedro. Playa de San Cristobal.
Las Palmas de Gran Canaria*

Estaba vigilada por el castillo de San Pedro, posteriormente denominado de San Cristobal, construido en 1577 y reconstruido en 1638 (Torriani, 1592/1978: 152, 154, 168; Abreu, 1590-1632/1977: 148). El fondeadero de San Cristobal dispo-

nía de buenos fondos, por lo que los barcos solían permanecer anclados allí en tiempo de borrasca, apartándose más o menos de la costa según soprase viento del Noreste o del Sur.

En cartografía figura por primera vez en un mapa anónimo de 1659 (Tous, 1995: 66-67), ya que habitualmente sólo aparece la mención de Torre o Castillo de San Pedro.

*Puerto de la Lasca o la Laja. Playa de la Laja.
Las Palmas de Gran Canaria*

Está situada entre la Puntilla o Punta de la Laja al Norte y la Playa del Palo al Sur, aunque el límite septentrional real es la playa de Aguadulce. Inicialmente denominada caleta de La Lasca (Torriani, 1592/1978: 154), figura como puerto de Laja en Riviere (1740-43/1997: 146), quien resalta su buen fondo y la presencia de una fuente con agua dulce.

En la Caleta de La Laja una corbeta inglesa corsaria capturó en 1805 un barco pesquero palmero que estaba allí fondeado (Betancourt, 1796-1807/1996: 334-335).

Puerto, Bahía y Playa de Melenara. Telde

Se dispone entre la Punta de Taliarte al Noreste y la Punta de la Salineta al Sur, con fondos de fango y arena de 20 a 25 m. de profundidad, circunscribiendo dos playas, la de Melenara, bien protegida de los vientos del Norte y Noreste, y la Playa de Salineta. Antiguamente sólo existía un pequeño espigón en Melenara para atraque de botes en pleamar, habiéndose construido recientemente el puerto deportivo de Taliarte, que cuenta con un dique en dirección Sur-Suroeste desde la Punta de la Cueva hacia la Punta de Taliarte.

Tal como sucede con la bahía de Gando, el principal peligro se encuentra en un roque situado al Noreste de la Punta de Taliarte, el Roque de Melenara o Baxa de Melenara (Varela y Ulloa, 1788/1986: 11), que presenta arrecifes al norte del mismo y crea un canal entre él y la Punta de la Cueva con

profundidades entre 3.5 y 5 m., habiéndose producido varios hundimientos en sus inmediaciones ya que el canal que se crea entre la punta y la baja sólo puede ser atravesado por barcas de remo.

Se trata del verdadero puerto de Telde, del que se separa apenas 3.5 Km. hacia al Oeste, apareciendo inicialmente bien como Puerto de Melenara en los protocolos de Sevilla en 1505 (Morales Padrón, 1961: 326) o bien simplemente como Puerto de Telde en los protocolos sevillanos de 1506 (Morales Padrón, 1961: 333). La vigilancia se efectuaba a través de la Montaña de la Atalaya, de 68 m., en las inmediaciones de la Punta de Taliarte.

Los protocolos notariales son la fuente que más ayuda a definir la gran importancia de este puerto durante el siglo xvi, probablemente el segundo de la isla en detrimento del puerto de Sardina. Durante la primera mitad del siglo será el comercio del azúcar, reflejado en los protocolos notariales con un cargamento de 1522 (Camacho, 1961: 49), el cual llegó a congregarse en su puerto hasta 16 o incluso 20 navíos juntos (Castillo y Ruiz de Vergara, 1737/1948-60: 725). Durante la segunda mitad del siglo xvi, las referencias presentes en los protocolos de Luis Fernández en 1552, donde es citado como puerto de Telde (Lobo, 1980: 117) y en los protocolos de Cristóbal de San Clemente en 1535 (Lobo, 1990: 67-69), Rodrigo de Mesa en 1560 (Lobo, 1990: 84-85), Alonso de Balboa en 1563-64 (Lobo, 1990: 103-106), Francisco Méndez en 1566 (Lobo, 1990: 138-139), Juan de Vega en 1570 (Lobo, 1990: 179), Tomás Marín en 1574 (Lobo, 1990: 235) y Lorenzo Palenzuela en 1585 (Lobo, 1990: 333), lo vinculan modestamente, pero de forma regular, al comercio con Cádiz y América, que se desarrollaba prácticamente en exclusiva desde el Puerto de la Isleta.

Referencias al puerto las encontramos en el mapa de Torriani (1592), aunque sin especificar su carácter de puerto, dato que ya figura en los mapas de Castillo y León (1686/1994: cap. VII) y Coello (1849) o aparece como puerto en Castillo y Ruiz de Vergara (1737/1948-60: 724), Riviere (1740-43/1997: 139, 146) y Varela y Ulloa (1788/1986: 11). En el siglo xix de-

cae y Madoz (1845-50/1986: 56) lo incluye dentro de uno de los cinco puertos de tercera categoría, en un momento en que la progresiva mejora de las comunicaciones centralizaba cada vez más el tráfico marítimo en el Puerto de la Luz, aunque aún figura en el derrotero de Kerhallet (1858: 33).

En esta bahía, Torriani (1592/1978: 117) sitúa el desembarco de una armada mallorquina al mando de Luis de la Cerda en 1344, denominándola playa de Almenara, donde fueron derrotados, episodio que también recoge López de Gómara (1552/1985: 309) sin precisar el puerto. Sin embargo, Rumeu (1986: 50) considera sin fundamento documental este ataque y menos aún la presencia de Luis de la Cerda.

Sí está contrastada la presencia durante el mes de Julio de 1571 del corsario portugués, al servicio de Inglaterra, Bartolomeu Bayón, quien permaneció anclado en el puerto con 3 navíos comerciando con habitantes de Telde y Las Palmas, aunque para preparar su huída capturó tres rehenes hasta partir hacia Guinea en busca de esclavos (Rumeu, 1947/1991/1: 578-594).

Ensenada de Tufia. Punta y Playa de Tufia. Telde

Está situada entre el Morro de Tufia al Norte y la Punta del Ojo de Garza al Sur, formando una pequeña bahía que aprovecha la playa de Tufia como punto de desembarco. Sobre el Morro de Tufia se sitúa el poblado aborigen de Tufia.

La única referencia que conocemos sobre su posible uso portuario figura en el mapa de López (1780), quien coloca un ancla como punto de atraque aunque no recoge su topónimo, indicativo de su ínfima importancia. El problema es que habitualmente se confunde con la bahía de Melenara, de la que forma su límite meridional, tal como señala Varela y Ulloa (1788/1986: 11), denominándola Tufo. Ello explica el error en la cartografía militar que sitúa en el mismo punto la ensenada de Tufia y la bahía de Melenara.

Puerto y Bahía de Gando. Playa de San Agustín. Telde

Este es el mejor fondeadero de la isla, situado entre las Puntas de Gando al Noreste y Arinaga al Suroeste, formando una excelente bahía con fondos de arena y fango entre 10 y 16 m. de profundidad. El punto más protegido es su extremo Noroeste, defendido por la punta de Gando, que actúa de barrera para todos los vientos salvo los del Este, Sureste, Sur y S.SO., aunque según Glas (1764/1982: 61) los más problemáticos son los del Sur.

El principal peligro que presenta es que a unos 900 m. de la Punta de Gando, y en dirección Noreste, se encuentra la Baja de Gando, la más peligrosa de la isla, que en bajamar presenta uno de sus dos picos a 0.2 m. y el otro a 6.5 m. de profundidad, y fondos medios entre 20 y 30 m. La presencia de rompientes a su alrededor con mar agitada permite distinguirlo a distancia, pero la corriente tira hacia la baja y cuando hay mar en calma puede resultar mucho más peligrosa ya que pasa más desapercibida, existiendo varios naufragios en su entorno, algunos de los cuales parece que incluso Verneau (1891/1981: 158) pudo contemplar. Según Varela y Ulloa (1788/1986: 10-11) en el canal que se crea entre la Punta de Gando y la Baja sólo pasaban barquillos dedicados al tráfico de cabotaje interinsular, bordeándola los barcos de más calado.

De sus buenas condiciones como ensenada nos comenta Sosa (1678-88/1994: 60) que pueden llegar a estar fondeados más de 200 navíos dada la mansedumbre de sus aguas, muchos de los cuales venían a invernar y otros a carenar, aprovechando sus playas a lo largo de unos 9 Km. Comentarios elogiosos también están en Torriani (1592/1978: 127) quien encuentra su emplazamiento en la parte más cómoda para la navegación con las demás islas, particularmente si se procede de Fuerteventura y Lanzarote. Para Riviere (1740-43/1997: 140, 146) era el mejor de la isla. Viera y Clavijo (1776-83/1967-71: 394) lo valora como un puerto cómodo y espacioso. El derrotero de Varela y Ulloa (1788/1986: 6, 11) donde figura como uno de los dos mejores puertos de la isla. O Verneau (1891/

1981: 158), quien también lo incluye entre los mejores de la isla.

Inicialmente, en los mapas no se especifica su carácter portuario, como en el de Fernandes (1507/1947: 344) donde figura como Gamdo o en el de Torriani (1592) quien marca la Punta de Gando junto a una playa anexa. Sin embargo, este dato se especifica en mapas posteriores de Castillo y León (1686/1994: cap. VII), López (1780) y particularmente en Riviere (1740-43/1997: 172-173), copiado por Coello (1849), quien aporta el mapa más detallado de la bahía. Similares valoraciones se encuentran en comentarios de Abreu (1590-1632/1977: 148), Castillo y Ruiz de Vergara (1737/1948-60: 724), Viera y Clavijo (1776-83/1967-71: 394, 399), Miñano (1826/1982: 33), Madoz (1845-50/1986: 56), que lo incluye en los siete puertos de segunda categoría y el derrotero de Kerhallet (1858: 33).

Según la tradición oral de los canarios, este puerto parece haber sido el punto donde desembarcaron los primeros 18 frailes agustinos mallorquines que llegaron en dos navíos en el siglo XIV (Marín de Cubas, 1694/1986: 58).

Hacia 1403, G. de la Salle (1404-19/1980: 40; Marín de Cubas, 1694/1986: 81-82), procedente de Fuerteventura, llegará al puerto de Gando, definido como un gran puerto entre Telde y Agüimes, donde intercambiaron sangre de drago a cambio de herramientas de hierro, agujas y anzuelos metálicos. En su viaje realizado en 1404, también viniendo de Fuerteventura, volverá a hacer escala en esta bahía denominándola puerto de Telde (de la Salle, 1404-19/1980: 60).

Diego de Silva y Diego de Herrera, procedentes de Lanzarote, desembarcaron, hacia 1466, de 5 navíos en la bahía de Gando donde perdió 25 hombres y otros 30 fueron heridos, volviendo a reembarcar hacia el puerto de Aumastel (Sedeño, 1507-1640/1978: 346; Torriani, 1592/1978: 120; Abreu, 1590-1632/1977: 120; Gómez Escudero, 1639-1700/1978: 387; Ovetense, 1639-1700/1978: 116).

Según Torriani (1592/1978: 127) Diego de Herrera fabricó secretamente una torre en el puerto de Gando en 1461. Sin embargo, por Abreu (1590-1632/1977: 128) conocemos que se

trató de un pacto con los Guanartemes de Gáldar y Telde en la Isleta, en el cual admitían su instalación, incluyendo la entrega de 12 o 30 rehenes como garantía durante la permanencia de la Torre. La violación de este pacto, cuando los soldados capturaron a varias mujeres nobles y se negaron a devolverlas acabó provocando la destrucción de dicha torre y la muerte de sus 40 ocupantes (Sosa, 1678-88/1994: 106-108; Marín de Cubas, 1694/1986: 137-139, 142). Esta derrota castellana será decisiva en el traslado hacia la Isleta del principal punto de desembarco por los castellanos, ante su proximidad a la población de Telde, en época aborigen con los núcleos de Tara y Cendro.

La torre de Gando, junto a la desembocadura septentrional del barranco de Aguatona, será reconstruida en 1483, estando derruida a fines del siglo XVII (Sosa, 1678-88/1994: 60-61). Una tercera reconstrucción se realizará a partir de 1740 por el Gobernador Rodrigo Manrique (Riviere, 1740-43/1997: 140, 146; Pinto, 1954/1996: 270-276).

A partir de entonces, de la etapa de la conquista sólo cabe citar un desembarco en 1462 de Alonso Cabrera y el obispo Diego López de Illescas con 300 hombres, pero volvieron a embarcarse tras ser rodeados (Abreu, 1590-1632/1977: 116).

Es importante reseñar que hasta el ataque del 13 de octubre de 1741 (Viera y Clavijo, 1776-83/1967-71/2: 350; Millares Torres, 1893/1977/4: 52-53; Rumeu, 1947/1991/3: 249-250) no contamos con un hecho de armas significativo en la bahía de Gando. Por entonces, una balandra y una corbeta corsarias inglesas intentarán capturar el navío artillado «El Canario», que se encontraba carenado desde septiembre en la ensenada, cuando intentaron una primera tentativa para capturarlo. Será un cañón de esta embarcación cargado de metralla el que dio de lleno en la corbeta inglesa, matando e hiriendo 70 hombres, lo que sumado a la presencia en tierra de más de mil canarios, empujará a los supervivientes a cortar el cable del ancla para retirarse a las playas de Arinaga.

Playa del Burrero. Barranco de Romeros. Ingenio

La playa del Burrero, enmarcada al Norte por la punta del Burrero o Utigrande, tal como la denomina Varela y Ulloa (1788/1986: 11), con orientación E.SE. y al sur por el Barranco de los Romeros o Aromeros, se sitúa entre las bahías de Gando y Arinaga de las que se distancian 4 y 5 Km. respectivamente, sin embargo, en la práctica, constituye una prolongación de la bahía de Gando, de la cual forma parte, por lo cual esta playa ha pasado prácticamente desapercibida.

Se sitúa en la margen septentrional de la desembocadura del Barranco de Guayadeque, uno de los principales de la isla desde época aborígen. Actualmente, la playa se sitúa a 6 Km. de la población de Agüimes y a 1.5 Km. del barrio de El Carrizal, ascendiendo por dicho barranco. En el plano de Coello (1849) es denominada Caletones de Utigrande.

Otras caletas que forman parte de la bahía de Gando, en su extremo meridional, próximas a la Punta de Arinaga son la Caleta del Cuervo (Agüimes) y la Cala de Juan Pérez (Agüimes), presentes en el mapa de Riviere (1740-43/1997: 172-173).

Puerto y Bahía de Arinaga. Agüimes

Situado a 5.5 Km. de Agüimes, entre la Punta del Negro al Noreste y Punta de las Salinas al Suroeste, bien defendido de los vientos del Norte y Noreste por la montaña de Arinaga, de 199 m., y la Punta del Negro. Presenta dos salinas al sur en la Punta de las Salinas, junto a casco urbano de Arinaga, construidas a inicios del siglo XIX, que han continuado en actividad hasta la actualidad, siendo citadas a principios de siglo (Arribas y Sánchez, 1900/1993: 232).

Dispone de un faro inaugurado en 1897 a 1 Km. al Noreste, en la Punta de Arinaga, próximo al Roque de Arinaga (Arribas y Sánchez, 1900/1993: 232), que forma un pequeño canal sólo apto para barcas de remos (Varela y Ulloa, 1788/1986: 10).

A pesar de que fue uno de los principales puertos pesqueros para las embarcaciones que pescaban en el Banco Pesquero Sahariano, no suele figurar en la cartografía y sólo en los mapas de Torriani (1592), como Areinaga, y Castillo y León (1686/1994: cap. VII) figura su topónimo, sin especificarse su uso como ensenada, probablemente porque es la bahía más inmediata a Gando, aunque la distancia al mejor fondeo en dicha bahía sean unos 9 Km., protegido por la Punta de Gando. No obstante, vuelve a ser mencionada como playa de Arinaga, con buen fondo, pero sin agua dulce, en Riviere (1740-43/1997: 146) y aparece entre las ensenadas de la isla en el derrotero de Kerhallet (1858: 33).

El principal hecho de armas que conocemos en su puerto es el desembarco de 1300 hombres, desde 18 navíos y 6 pataches franceses, el 22 de noviembre de 1553, que penetraron unos 16 Km. hacia el interior, sin encontrar resistencia, volviendo a reembarcarse (Rumeu, 1947/1991/1: 161).

Probablemente una de las caletas circundantes a la Punta de Arinaga, entre ellas la Playa del Horno, Caleta del Cuervo, Cala de Juan Pérez, Playa del Carbón, etc., sea el puerto de Cuevas Blancas de Agüimes, tal como plantea Rumeu (1947/1991/1: 561-562), generalmente frecuentado por piratas, en la cual 3 navíos piratas franceses capturaron un barco del maestro Juan Gallego que iba a Berbería al rescate de renegados el 21 de junio de 1572.

El último incidente se producirá el 15 o 16 de mayo de 1586, cuando el navío corsario inglés «El Faco» realice agua en el puerto de Arinaga, capturando a un pescador de Agüimes, antes de atacar el Puerto de la Luz (Rumeu, 1947/1991/2: 36).

*Puerto, Llanos y Punta de Tenefé.
Bahía de Pozo Izquierdo.
Santa Lucía de Tirajana*

Amplia bahía abierta entre la Punta Gaviota al Norte y la Punta del Corral al Sur. La punta y ensenada es denominada

Tanifer por Varela y Ulloa (1788/1986: 10). Dispone de un pequeño puerto de desembarque.

Figura en el mapa de Coello (1849), siendo mencionado como uno de los cinco puertos de tercera categoría de la isla por Madoz (1845-50/1986: 56) o recogido en el derrotero de Kerhallet (1858: 33). En la Punta de Tenefé, a 1 Km. al Sur de la Bahía, se sitúan las salinas de Tenefé construidas a fines del siglo XVIII.

Puerto, Barranco y Llano de Juan Grande o de las Salinas de Abajo. Playa de la Caleta y Castillo del Romeral. San Bartolomé de Tirajana

Se sitúa entre la Punta de Barco Quebrado al Noreste y la Puntilla de la Caleta al Suroeste, en un espacio con continuas playas entre la Puntilla de Vicente Díaz y la Punta del Tarajalillo, junto a la desembocadura del Barranco de Juan Grande.

En 1677 se levantó la casa fuerte de Santa Cruz del Romeral en el Llano de Juan Grande, junto al Barranquillo de la Caleta, por Antonio Lorenzo de Acosta, para vigilar la costa, siendo nombrado él y sus descendientes de la familia Lorenzo alcaides de la fortaleza (Pinto, 1954/1996: 277-282).

Aparece tanto en el mapa de Coello (1849) como mencionado en el derrotero de Varela y Ulloa (1788/1986: 10), así como dentro de los siete puertos de segunda categoría de la isla (Madoz, 1845-50/1986: 56).

La principal actividad económica en su entorno era la producción de sal en las salinas de Juan Grande, construidas en el siglo XVII, que a fines del siglo XIX producían la mayor parte de la sal que se consumía en la isla (Verneau, 1891/1981: 174).

Riviere (1740-43/1997: 146) individualiza este puerto mencionando como fondeaderos las playas del Barco Quebrado, Playa del Castillo de Santa Cruz del Romeral, Playa de la Caleta y Playa de las Salinas de Abajo, actual Playa Corral Espino, comentando la presencia de agua y profundidad suficiente para fondear.

Bien en el puerto de las Salinas o bien en Arguineguín desembarcaron, de una saetía y otra nave, Jans Jansz y Calafate Azan con 105 hombres para hacer aguada y cautivos en octubre de 1622, permaneciendo varios días para recibir recompensa por los viajeros y tripulantes de dos carabelas que hacían tráfico entre las islas las cuales previamente habían capturado (Anaya, 1986: 131-133). Es presumible que la denominación de puerto de las Salinas se esté refiriendo a las salinas de Juan Grande, una de las más antiguas de la isla, entonces indefensas porque aún no se había construido la casa fuerte del Romeral.

*Playas y Barrancos de Tarajalillo, Águila,
Morro Besugo y Pozo Lentisco.
San Bartolomé de Tirajana*

Entre la Punta de Tarajalillo al Noreste y la Punta de Morro Besugo o Besudo al Suroeste se forma una bahía con las playas de Tarajalillo, Águila y Morro Besugo, sólo citadas por Riviere (1740-43/1997: 146) quien resalta el buen fondo y la presencia de agua en Tarajalillo, junto a las posibilidades de fondeo en las Playas de Morro Besugo y Pozo Lentisco, que cabe asignar a la actual playa de San Agustín.

*Puerto, Bahía, Playa y Barranco de Maspalomas
o del Inglés. San Bartolomé de Tirajana*

La bahía se sitúa entre la Punta de Maspalomas y la Punta de las Burras, en el espacio que ocupan las playas de Maspalomas, del Inglés y de las Burras, cuyo extremo meridional está marcado por el faro de Maspalomas. Una prolongación hacia el Noroeste sería la Bahía de las Meloneras, que hoy ocupan las playas de Mujeres, Meloneras y del Hornillo. Algún autor como Riviere (1740-43/1997: 146) individualiza como fondeaderos a las playas de las Burras, Maspalomas y Meloneras.

El faro, de 56 m. de altura, innaugurado en la segunda mitad del siglo XIX, se sitúa en la punta del Morro de las Conchas, y aunque dispone de un antiguo embarcadero es peligroso por la presencia en su entorno de abundantes arrecifes. Es interesante que Riviere (1740-43/1997: 146) señale la posibilidad de entrar con un práctico a la Charca de Maspalomas, que denomina boca del río, correspondiente a la desembocadura del Barranco de Maspalomas.

Su uso ocasional como ensenada no figura en el mapa de Torriani (1592), ni en Castillo y León (1686/1994: cap. VII) quien sólo lo menciona como punta, pero sí figura como puerto en Viera y Clavijo (1776-83/1967-71: 399), Varela y Ulloa (1788/1986: 10) y Miñano (1826/1982: 33), desapareciendo en la obra de Madoz (1845-50/1986: 56), quizás por su proximidad al puerto de Juan Grande, a unos 9 Km. al Noreste, aunque lo volvemos a encontrar en el derrotero de Kerhallet (1858: 33).

A fines de mayo de 1586 el navío corsario inglés «El Faco» intentará un desembarco en la playa de Maspalomas, tras ataques previos a Arinaga y La Luz, pero será rechazado por vecinos de Agüimes que capturaron un prisionero y liberaron a un pescador (Rumeu, 1947/1991/2: 37).

En junio de 1596 volverán 5 navíos y 1 fragata ingleses a hacer aguada, desembarcando una columna de soldados, pero 5 vecinos les tendieron una emboscada matando a uno y capturando a otro, optando la columna por retirarse (Rumeu, 1947/1991/2: 751).

Finalmente, en este puerto desembarcó un grupo de corsarios ingleses el 24 de abril de 1797, pero volvieron a reembarcarse, mientras se movilizaban soldados en Las Palmas y Telde, capturando dos barcos isleños el 25 de abril y otro más el 29 de abril entre los puertos de Maspalomas y Arguineguin (Betancourt, 1796-1807/1996: 197).

*Bahía de Santa Agueda. Playa del Pajar.
San Bartolomé de Tirajana*

Una prolongación del puerto de Arguineguín Grande se sitúa en la Bahía de Santa Águeda, entre la Punta del Parchel al Oeste y la Punta de las Carpinteras al Este, porque el Barranco de Arguineguín tiene un ramal secundario que desemboca en la Playa del Pajar, cuya ensenada está bien protegida de los vientos del Oeste y Noroeste por la Punta del Parchel. El plano de Torriani sobre el Suroeste de Gran Canaria (en Martín Rodríguez, 1986: 94) marca este punto como *disbarcatione* o punto de desembarco.

Actualmente la Punta del Parchel o de Taozo cuenta con un puerto cementero que presenta un dique muelle de 280 m. con dirección Este-Sureste y profundidades que oscilan entre 4 y 8.5 m., el cual intenta cortar el viento del Suroeste, predominante en la bahía.

*Puerto de Arguineguín Grande.
Barranco de Arguineguín. Mogán*

Entre la Punta del Parchel de las Nieves al Noroeste y la Punta del Parchel al Sureste se sitúa la desembocadura del barranco de Arguineguín, cuya boca pegada a la Punta del Parchel de las Nieves crea un espacio protegido de los vientos del Noroeste.

El mapa de Torriani (1592) de Gran Canarias recoge el topónimo de Arganequin grande, pero no especifica su uso como caleta, denominación probablemente vinculada a la presencia del gran poblado aborigen de El Pajar en la playa del mismo nombre, excavado en 1977, 1981 y 1983 por M. Hernández Pérez, el cual, según Berthelot (1840-42/1978: 105), podía tener unas 400 casas. Este uso portuario queda claro en Riviere (1740-43/1997: 146) quien resalta que se trata de un buen puerto con fondo suficiente y agua abundante, utilizando el topónimo de Ganeguín.

*Puerto de Arguineguín Chico o de los Inciensos.
Barrancos del Pino Seco y de la Verga. Mogán*

La ensenada de Arguineguín Chico se sitúa a gran escala entre la Punta de los Inciensos al Noroeste y la Punta del Parchel de las Nieves al Sureste, aunque la Punta de la Lajilla marca el límite real del puerto hacia el Noroeste. Dispone de fondos de hasta 14 m., estando protegido de los vientos del Noreste y Suroeste. En algún caso se individualiza el sector noroccidental con la Playa de los Inciensos entre la Punta de la Verga y la Punta de los Inciensos (Riviere, 1740-43/1997: 146) pero corresponde a la misma bahía.

Actualmente existe un muelle defendido por un dique con 170 m. en dirección Oeste-Noroeste y 250 m. curvando a una dirección Norte-Noroeste.

El plano de Torriani (1592) sobre el Suroeste de Gran Canaria (en Martín Rodríguez, 1986: 94) aclara que el principal puerto correspondía al Porto de Arganeguín piccolo. P.A. del Castillo y León (1686/1994: cap. VII), sólo recoge el topónimo de Arganeguín, sin especificar su carácter de puerto, que sí aparece mencionado en los textos de Viera y Clavijo (1776-83/1967-71: 399), Varela y Ulloa (1788/1986: 9-10), Miñano (1826/1982: 33), Madoz (1845-50/1986: 56), quien lo incluye dentro de uno de los siete puertos de segunda categoría, Kerhallet (1858: 33), o en Arribas y Sánchez (1900/1993: 216).

En 1393 una armada de guipuzcoanos y vizcaínos, procedente de Sevilla, mandada por el Capitán Gonzalo Pérez Martel atacará Arguineguín, saqueando la población (Abreu, 1590-1632/1977: 43-44; Marín de Cubas, 1694/1986: 60), lo que provocará el posterior ajusticiamiento de los mallorquines residentes en la isla.

Durante el segundo viaje de G. de la Salle (1404-19/1980: 60, 64; Marín de Cubas, 1694/1986: 87), realizado en 1404, viniendo de Fuerteventura, volverá a hacer escala en esta bahía durante 11 días, tras no haber podido recalar en Gando por haber viento intenso, considerando a Arguineguín como un puerto muy bueno para navíos pequeños.

Nuevamente procedente de Fuerteventura, J. de Béthen-court (1488-91/1980: 196; Marín de Cubas, 1694/1986: 101-103) intentó en octubre de 1405 un desembarco en el puerto desde su galera con dos botes y 45 hombres, o más de 200 según Marín, pero atacados por los canarios perdieron entre 22 y 60 hombres y uno de los botes, retirándose los demás.

Tras atacar el Puerto de la Isleta, el 8 de octubre de 1595, con una flota de 27 navíos y 2500 hombres, desembarcó F. Drake con 500 hombres en la bahía de Arguineguín para proveerse de agua y víveres, siendo atacada por los insulares una de las lanchas que se separó del grupo, dando muerte a 9 soldados y capturando a otros dos, lo que motivó el inmediato reembarque de Drake (Rumeu, 1947/1991/2: 721-723).

Finalmente, en noviembre de 1821, fondeará un bergantín insurgente venezolano dedicado al corso para realizar aguada con tres barcos canarios capturados en el Norte de la isla (Paz Sánchez, 1994: 35).

Playa y Barranco de Puerto Rico. Mogán

Se encuentra entre la Punta de Puerto Rico al Noroeste y la Punta del Canario al Sureste, actualmente ocupadas por un Puerto Deportivo.

Aparece en la cartografía en el mapa de Torriani (1592) quien utiliza el topónimo de Porto rivo, y continúa, ya como Puerto Rico, en los mapas de Castillo y León (1686/1994: cap. VII) y López (1780). Dentro de su uso ocasional como ensenada, Riviere (1740-43/1997: 146) señala su excelente playa y la abundancia de agua tanto en el barranco como en una pequeña fuentequilla que continúa manando durante el verano. Además, es considerado como uno de los cinco puertos de tercera categoría de la isla por Madoz (1845-50/1986: 56).

*Caleta de Tauro o Taoro.
Playa y Barranco de Tauro. Mogán*

Está situada entre la Punta de la Mesa del Tauro al Noroeste y la Punta del Bufadero al Sureste, donde existe un pequeño muelle para botes, a poco más de 2 Km. al Noroeste de Puerto Rico.

Aunque aparece inicialmente en el mapa de Torriani (1592) como caleta de Taor, sólo figura su topónimo en Castillo y León (1686/1994: cap. VII), sin especificar su posible uso como desembarcadero, pero reaparece en el siglo XVIII citada como una de las ensenadas de la isla en el derrotero de Varela y Ulloa (1788/1986: 9), mientras que Riviere (1740-43/1997: 146) resalta su buen fondo y la calidad de su playa que denomina de Taoro.

*Caleta de Taurito, Torito o Taoro. Bahía, Playa
y Barranco del Taurito. Mogán*

La caleta está enmarcada entre el Lomo del Taurito al Noroeste y el Lomo de la Bandera al Sureste, a unos 2.5 Km. al Noroeste de la Caleta de Tauro.

Su uso como ensenada figura en los mapas de Torriani (1592), bajo el apelativo de Torito, y Chil (1876: 355), siendo también mencionada por Verneau (1891/1981: 158). Por el contrario, Castillo y León (1686/1994: cap. VII) no especifica su carácter portuario, usando además el topónimo de Turcco.

Caleta, Playa y Barranco de Mogán. Mogán

La ensenada de Mogán, situada entre Paso del Rey al Noroeste y la Cañada de los Gatos al Sureste, está protegida de los vientos del Noroeste, Norte, Noreste, Este y Sureste, con fondos de arena de 12 m. de profundidad. Esta caleta está

estrechamente unida a la caleta del Taurito, de la que apenas les separan 1 Km. por el Lomo del Taurito.

El antiguo muelle de Mogán sólo era utilizado por botes en pleamar, por la abundancia de piedras en sus fondos que lo hacían peligroso durante la bajamar, aprovechándose en ese caso la playa.

Ocupado sus inmediaciones desde época aborigen en el poblado de Las Crucitas, sólo aparece como caleta en el mapa de Torriani (1592), reducido a simple topónimo en el mapa de Castillo y León (1686/1994: cap. VII), hasta reaparecer en el mapa y relación de Riviere (1740-43/1997: 146) como una playa con buen fondo que dispone de una fuente con agua, y también entre las ensenadas del derrotero de Varela y Ulloa (1788/1986: 9).

Caleta, Playa y Barranco de Veneguera. Mogán

Está situada entre la Punta del Varadero al Noroeste y la Punta del Paso Nuevo al Sureste. Tal como sucede con la caleta de Tauro y Mogán, en contraposición a las caletas de Puerto Rico y Taurito, sólo figuran en el mapa de Torriani (1592), mientras en el de Castillo y León (1686/1994: cap. VII) ya no se especifica su carácter de puerto, sólo el topónimo de Benegera. También Riviere (1740-43/1997: 146) recoge el topónimo de playa de Beneguera, pero valora su buen fondo y la presencia de una fuente con agua.

*Caleta, Playa y Barranco de Tasarte.
San Nicolás de Tolentino*

Se sitúa entre el Morro de la Cuevilla al Noroeste y la Punta del Agujero al Sureste, a unos 6 Km. al Noroeste del puerto de Mogán, y como las otras ensenadas de la banda Suroeste de la isla, utilizaban antiguamente el mar como principal medio de comunicación dado lo accidentado del relieve.

Su nombre, según Marín de Cubas (1694/1986: 209, 213), procede de que allí se entrevistaron Fernando Guanarteme,

Juan mayor y Rodrigo de Vera con el Guanarteme Tazarte, quien se suicidará antes de caer prisionero en la fortaleza de Fataga.

Únicamente figura en el mapa de Torriani (1592) como caleta de Tasart, perdiendo este interés portuario en el mapa de Castillo y León (1686/1994: cap. VII). No obstante, aunque Riviere (1740-43/1997: 146) la considera una playa, valora que tenga buena profundidad para fondear, aunque lamenta la escasez de agua.

Puerto y Bahía de Tasartico. Playa y Barranco de Güigüí Grande. San Nicolás de Tolentino

Bahía situada entre la Punta de los Inciensos al Norte y el Morro de las Estanquillas al Sur. En el mapa de Castillo y León (1686/1994: cap. VII) se demuestra que no se trata de la desembocadura del Barranco de Tasartico o Playa del Asno porque se individualiza específicamente al Barranco de los Asnos. El término de Tasartico es más amplio porque denomina también a la divisoria de aguas entre los barrancos de Tasartico y de Güigüí Grande. En este sentido, el derrotero actual (IHM, 1984: 120) señala que esta playa de Güigüí Grande es el único espacio realmente abordable en esta zona de la costa, siendo denominada como El Puerto.

Su nombre podría derivar de Tazartico, hijo del Guanarteme de Telde, que se suicidó ritualmente en la fortaleza de Ansite antes de caer prisionero (Marín de Cubas, 1694/1986: 208, 213-214).

Aparece en los mapas de Torriani (1592), como Tasarico, y Chil (1876: 355), siendo también citado por Varela y Ulloa (1788/1986: 9) o Verneau (1891/1981: 158). Sin embargo, Castillo y León (1686/1994: cap. VII) recoge el topónimo sin especificar su uso portuario y para Riviere (1740-43/1997: 146) se trata de una playa con buen fondo, aunque escasa de agua.

El único episodio histórico importante en este puerto fue cuando será utilizado por Fernando de Guanarteme y el capitán Miguel de Mújica en 1484 para asediar con 200 o 300 sol-

dados la fortaleza de Ajodar, donde acabaron muriendo Mújica y entre 50 y 130 soldados (Abreu, 1590-1632/1977: 231; Sedeño, 1507-1640/1978: 361; Gómez Escudero, 1639-1700/1978: 416; Sosa, 1678-88/1994: 163; Marín de Cubas, 1694/1986: 209-210). Este puerto es denominado Tafarfe durante dicho episodio por Varela (1487-88/1978: 503).

Un segundo desembarco se efectuará en abril de 1484 para dirigirse hacia la fortaleza de Ansite (Marín de Cubas, 1694/1986: 212).

*Puerto, Playa y Barranco de la Aldea.
San Nicolás de Tolentino*

Situado entre la Punta de la Aldea al Norte y el Roque de la Aldea al Sur, se trata de una buena ensenada con fondos de fango arrastrados por el barranco de la Aldea, que está protegido de los vientos del Norte, Noreste, Este y Sureste.

Figura ya en el mapa de Fernandes (1507/1947: 344) como Gram Aldea o Aldea en Torriani (1592), dado que allí se encontraba el gran poblado aborigen de Los Caserones, que Grau-Bassas (1888/1980: 41) estima en 800 o 1000 casas y estructuras, convirtiéndolo en uno de los mayores de la isla a falta de datos precisos sobre Gáldar y Telde.

Referencias posteriores son de Castillo y León (1686/1994: cap. VII), ya con el apelativo de Puerto de la Aldea, aunque con Riviere (1740-43/1997: 146) no pasa de ser una playa con buen fondeadero en verano, que disponía de agua durante todo el año en el fondo del barranco. J. Viera y Clavijo (1776-83/1967-71: 399), Varela y Ulloa (1788/1986: 9) o Kerhallet (1858: 33) resaltan el interés de esta ensenada que es considerada uno de los siete puertos de segunda categoría de la isla de Gran Canaria por Madoz (1845-50/1986: 56).

CONCLUSIONES

Para la isla de Gran Canaria los datos disponibles muestran claramente la permanente primacía del puerto de la Isleta o de la Luz. Aunque en el periodo precedente a la conquista el puerto de Gando es el punto habitual de desembarco, la destrucción de la torre de Gando por su proximidad a Telde, empujará a los castellanos a utilizar el puerto de la Isleta. Esta bahía, una vez instalado el Real de Las Palmas, pasará a concentrar la mayor parte del tráfico marítimo, mientras el puerto del Confital se utilizaba cuando soplabla viento del Suroeste. Simultáneamente, el Puerto de Sardina, por su cercanía a la antigua capital aborigen de Gáldar, ocupará una segunda posición hasta inicios del siglo XVI.

Durante la primera mitad de esta centuria, la producción de azúcar dará protagonismo a los puertos de Agaete, Sardina y Melenara, ya que la producción se concentraba en los barrancos de Agaete, Aumastel, Ciudad, Telde y Aguatona, pero con la progresiva crisis de este cultivo por la competencia americana durante la segunda mitad del siglo XVI sólo el puerto de Melenara, por su proximidad a Telde e intervenir ocasionalmente en el tráfico hacia América, mantendrá una segunda posición.

A partir del siglo XVII el comercio está centralizado en la Isleta, mientras varios puertos locales intervendrán dentro del comercio interinsular, caso de Melenara, Gando, Juan Grande, Arguineguín, Aldea, Agaete y Juncal, mientras otros tendrán un uso más ocasional, como Arinaga, Maspalomas, Puerto Rico, Taurito, Mogán, Tasartico, Sardina y Caleta de Gáldar, situación que no experimenta cambios hasta finales del siglo XIX.

Desde entonces, con la progresiva mejora de las comunicaciones terrestres y la creación del puerto-refugio de la Luz desde 1883, el tráfico marítimo se ha concentrado en su práctica totalidad alrededor de Las Palmas.

BIBLIOGRAFÍA

- ABREU Y GALINDO, A. DE (1590-1632/1977): *Historia de la conquista de las siete islas de Canaria*, en A. Cioranescu (ed.), Goya Ediciones, Tenerife.
- ANAYA HERNÁNDEZ, L. A. (1986): «Repercusiones del curso berberisco en Canarias durante el siglo XVII. Cautivos y renegados canarios», V Coloquio de Historia Canario-Americana (Las Palmas, 1982), II, Cabildo Insular de Gran Canaria, Madrid-Las Palmas: 123-177.
- ARRIBAS Y SÁNCHEZ, C. DE (1900/1993): *A través de las Islas Canarias*, Museo Arqueológico-Cabildo Insular de Tenerife, Tenerife.
- AZNAR VALLEJO, E. (1981): *Documentos canarios en el Registro del Sello (1476-1517)*, Fontes Rerum Canariarum, XXV, Instituto de Estudios Canarios, La Laguna.
- BENEDEN, CH. VAN (1882): *Au Nord-Oueste de l'Afrique. Madère, les Îles Canaries, Le Maroc*, Bruxelles.
- (1995): *Al Noroeste de África: las Islas Canarias. A través del tiempo*, 12, Ediciones J.A.D.L., La Orotava-La Laguna: 21-52.
- BERTHELOT, S. (1840-42): *Histoire Naturelle des Îles Canaries*, Tome I, Partie 1, *Ethnographie. Annales de la Conquête*, Béthune et Plon, Paris.
- (1840-42/1978): *Etnografía y Anales de la Conquista de las Islas Canarias*, Goya, Tenerife.
- BETANCOURT, A. (1796-1807/1996): *Quaderno de algunos apuntes curiosos 1796-1807*, en A. de Bethéncourt (ed.): *Los 'quadernos' del comerciante de la calle de la Peregrina Don Antonio Betancourt (1796-1807)*, Ínsulas de la Fortuna, 5, Cabildo Insular de Gran Canaria, Madrid-Las Palmas.
- BÉTHENCOURT, J. DE (1488-91/1980): *Le Canarien. Crónicas francesas de la conquista de Canarias. Texto B*, en A. Cioranescu (ed.), Cabildo Insular de Tenerife, Tenerife.
- CAMACHO Y PÉREZ GALDÓS, G. (1961): «El cultivo de la caña de azúcar y la industria azucarera en Gran Canaria (1510-1535)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 7: 11-70.
- CASTILLO Y LEÓN, P. A. DEL (1686/1994): *Descripció de las Yslas de Canaria*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Madrid-Las Palmas.
- CASTILLO Y RUIZ DE VERGARA, P. A. DEL (1737/1948-60): *Descripción histórica y geográfica de las Islas Canarias*, en M. Santiago (ed.), Gabinete Literario de Las Palmas, Madrid-Las Palmas.
- COELLO, M^a.I.; RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, M., y PARRILLA, A. (1980): *Protocolos de Alonso Gutiérrez (1522-1525)*, Fontes Rerum Canariarum, XXIV, Cabildo Insular de Tenerife-Instituto de Estudios Canarios, Madrid-Tenerife.
- CHIL Y NARANJO, G. (1876): *Estudios históricos, climatológicos y patológicos de las Islas Canarias*, Primera Parte, Historia, I, Ernest Leroux Editeurs-Isidro Miranda Impresor, Paris-Las Palmas.
- DÍAZ HERNÁNDEZ, R. (1982): *El Azúcar en Canarias (S. XVI-XVII)*, Colección Guggenheim, 39, Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas, Sevilla-Las Palmas.

- ELLIS, A. B. (1885): *West African Islands*, Chapman & Hall, London.
- (1993): *Islas de Africa Occidental (Gran Canaria y Tenerife)*, *A través del tiempo*, 9, Ediciones J.A.D.L., La Orotava-La Laguna: 23-119.
- ESCRIBANO, G., y MEDEROS, A. (1999): «Evolución histórica de puertos y ensenadas de Lanzarote y Fuerteventura», VIII *Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura* (Arrecife, 1997), II, Historia del Arte, Literatura, Lengua, Prehistoria, Arqueología, Cabildos Insulares de Lanzarote y Fuerteventura, San Sebastián-Arrecife: 455-481.
- FERNANDES, V. (1507/1947): *Das Ilhas do Mar Oceano*, V, Ilhas de Canaria, en M. Santiago (ed.): «Canarias en el llamado manuscrito Valentim Fernandes. III», *Revista de Historia*, 13 (79): 338-356.
- GLAS, G. (1764): *The History of the Discovery and Conquest of the Canary Islands: Translated from a Spanish Manuscript, lately found in the Island of Palma. With an Enquiry into the Origin of the Ancient Inhabitants. To which is added, A Description of the Canary Islands, including The Modern History of the Inhabitants, And an Account of their Manners, Customs, Trade, & C.*, R. and J. Dodsley & T. Durham, London.
- (1982): *Descripción de las Islas Canarias 1764*, en C. Aznar (ed.), *Fontes Rerum Canariarum*, XX, Instituto de Estudios Canarios, La Laguna.
- GÓMEZ ESCUDERO, P. (1639-1700/1978): *Libro Segundo. Prosigue la conquista de Canaria*, en F. Morales Padrón (ed.): *Canarias: crónicas de su conquista*, Ayuntamiento de Las Palmas-Museo Canario, Sevilla-Las Palmas: 383-468.
- GRAU-BASSAS Y MAS, V. (1888/1980): *Viajes de exploración a diversos sitios y localidades de la Gran Canaria*, El Museo Canario, Valencia-Las Palmas.
- INSTITUTO HIDROGRÁFICO DE LA MARINA (1984): *Derrotero de la Costa W. de Africa que comprende de Cabo Espartel a Cabo Verde, con inclusión de Dakar e Islas Açores, Madeira, Selvagens, Canarias y Cabo Verde*, Servicio de Publicaciones de la Armada-Instituto Hidrográfico de la Marina, Cádiz.
- KERHALLET, C. P. (1858): *Derrotero de las Islas Canarias*, en M. Lobo (ed.), Depósito Hidrográfico de Madrid-Librería Española, Madrid.
- LADERO QUESADA, M. A. (1966): «Las cuentas de la conquista de Gran Canaria», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 12: 11-94.
- LECLERCQ, J. (1880): *Voyage aux iles Fortunées. Le pic de Teneriffe et les Canaries*, E. Plon & Cía, Paris.
- (1990): *Viaje a las Islas Afortunadas. Cartas desde las Canarias en 1879*, Colección «Clavijo y Fajardo», 8, Gobierno de Canarias, Madrid.
- LEMAIRE, J. (1695): *Les voyages du Sr. Lemaire aux Iles Canaries, au Cap Vert et au Sénégal et Gambie sous M. Dancourt*, Paris.
- (1695/1991): *Viajes del señor Le Maire a las Islas Canarias, Cabo Verde, Senegal y Gambia, A través del tiempo*, 7, Ediciones J.A.D.L., La Laguna-La Orotava: 53-60.
- LEÓN Y XUÁREZ DE LA GUARDIA, F. M.^a DE (1868/1978): *Apuntes para la Historia de las Islas Canarias 1776-1868*, Biblioteca Isleña, IV, Cabildo Insular de Tenerife, Madrid-Tenerife.

- LOBO CABRERA, M. (1980): *Índices y extractos de los protocolos de Hernán González y de Luis Fernández Rasco, escribanos de Las Palmas (1550-1552)*, Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas, Valencia-Las Palmas.
- (1982): *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI (Negros, moros y moriscos)*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Tenerife-Las Palmas.
- (1990): *Gran Canaria e Indias durante los primeros Austrias. Documentos para su historia*, Comisión de Canarias para la Conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América, Gobierno de Canarias, Madrid.
- LÓPEZ DE GÓMARA, F. (1552/1985): *Hispania Victrix, primera y segunda parte de la Historia General de las Indias, con todo el descubrimiento y cosas notables que han acontecido desde que se ganaron hasta el año 1551*, 1ª ed. Zaragoza, Iberia-Orbis, Barcelona.
- LÓPEZ GARCÍA, J. S. (1986): «El puerto de Sardina de Gáldar en los siglos XV y XVI», V Coloquio de Historia Canario-Americana (Las Palmas, 1982), II, Cabildo Insular de Gran Canaria, Madrid-Las Palmas.
- MADOZ, P. (1845/1986): *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar*, Ámbito Ediciones, Valladolid-Salamanca.
- MARÍN DE CUBAS, T. A. (1694/1986): *Historia de las siete islas de Canaria*, en A. de Juan Casañas, M^a. Régulo y J. Cuenca (eds.), Real Sociedad Económica de Amigos del País, Las Palmas.
- MARTÍN GALÁN, F. (1984): *La formación de Las Palmas: ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución*, Junta del Puerto de la Luz y Las Palmas, Tenerife-Las Palmas.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, F. G. (1986): *La primera imagen de Canarias. Los dibujos de Leonardo Torriani*, Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias, Tenerife.
- MEDEROS, A., y ESCRIBANO, G. (1998): «Fondeaderos y puertos de La Gomera y El Hierro», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 44: 429-471.
- MILLARES TORRES, A. (1893/1977): *Historia General de las Islas Canarias*, II-V, Editora Regional Canaria, Tenerife.
- MIÑANO, S. DE (1826/1982): *Diccionario Geográfico-Estadístico de España y Portugal*, Cooperativa Litográfica, Tenerife.
- MORALES PADRÓN, F. (1961): «Canarias en el Archivo de Protocolos de Sevilla», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 7: 239-338.
- (1962): «Canarias en el Archivo de Protocolos de Sevilla», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 8: 355-492.
- (1978): «La conquista de las islas realengas», en F. Morales Padrón (ed.): *Canarias: crónicas de su conquista*, Ayuntamiento de Las Palmas-Museo Canario, Sevilla-Las Palmas: 19-38.
- OVETENSE (1639-1700/1978): *Libro de la conquista de la yslla de Gran Canaria y de las demas ysllas della trasladado de otro libro orijinal de letra de mano fecho por el alferes Alonso Jaimes de Sotomayor que uino por alferes mayor de la dicha conquista el qual se halló en ella desde el principio hasta que se acabó y murió en la uilla de Gáldar en Canaria donde tiene oy uisnietos, el qual libro orijinal remitió a esta yslla el capitán Jhoan de*

Quintana persona fidedina y de mucho crédito donde fue trasladado por el capitán Alonso de Xeres Cardona en quatro de marzo de mil y seissientos y treynta y nueve años, en F. Morales Padrón (ed.): *Canarias: crónicas de su conquista*, Ayuntamiento de Las Palmas-Museo Canario, Sevilla-Las Palmas: 107-183.

- PALENCIA, A. DE (1490-91/1970): *Decas quarta Hispanensium gestorum. Cuarta Década*, en J. López del Toro (ed.): «La conquista de Gran Canaria en la 'Cuarta Década' del cronista Alonso de Palencia 1478-1480», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 16: 325-393.
- (1490-91/1978): «La conquista de Gran Canaria en las décadas de Alonso de Palencia», Transcripción J. López del Toro, en F. Morales Padrón (ed.): *Canarias: crónicas de su conquista*, Ayuntamiento de Las Palmas-Museo Canario, Sevilla-Las Palmas: 471-496.
- PAZ SÁNCHEZ, M. DE (1994): *Amados compatriotas. Acerca del impacto de la emancipación americana en Canarias*, Taller de Historia, 17, Centro de la Cultura Popular Canaria-Ayuntamiento de La Laguna, La Laguna-Tenerife.
- PINTO Y DE LA ROSA, J. M.^a (1954/1996): *Apuntes para la Historia de las Antiguas Fortificaciones de Canarias*, Museo Militar Regional de Canarias, Madrid-Tenerife.
- QUINTANA NAVARRO, F. (1985a): *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de la Luz 1883-1913*, Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales, 12, Caja Insular de Ahorros de Canarias, Las Palmas.
- (1985b): *Pequeña Historia del Puerto de Refugio de La Luz*, Colección Guagua, 60, Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas, Sevilla-Las Palmas.
- RIVIERE, A. (1997): *Descripción geográfica de las Islas Canarias (1740-1743)*, J. Tous Meliá (ed.), Museo Militar Regional de Canarias, Madrid-Tenerife.
- RODRÍGUEZ BATLLORI, F., y RODRÍGUEZ BATLLORI, A. (1979): *Sardina, puerto del Atlántico (Apuntes para la historia de Gáldar)*, Editorial Fragua, Madrid.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1947/1991): *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*, Instituto Jerónimo Zurita, C.S.I.C., 1.^a ed. Madrid, Gobierno de Canarias, Madrid.
- (1986): *El Obispado de Telde. Misioneros mallorquines y catalanes en el Atlántico*, Ayuntamiento de Telde, 2.^a ed. ampliada, Madrid-Telde.
- SALLE, G. DE LA (1404-19/1980): *Le Canarien. Crónicas francesas de la conquista de Canarias. Texto G*, en A. Cioranescu (ed.), Cabildo Insular de Tenerife, Tenerife.
- SEDEÑO, A. (1507-1640/1978): *Brebe resumen y historia muy verdadera de la conquista de Canaria*, en F. Morales Padrón (ed.): *Canarias: crónicas de su conquista*, Ayuntamiento de Las Palmas-Museo Canario, Sevilla-Las Palmas: 343-381.
- SOSA, J. DE (1678-88/1994): *Topografía de la isla afortunada de Gran Canaria*, en M. Ronquillo y A. Viña (eds.), *Ínsulas de la Fortuna*, 3, Cabildo Insular de Gran Canaria, Madrid-Las Palmas.

- STONE, O. M. (1887): *Tenerife and its six satellites or The Canary Islands past and present*, I-II, Marcus Ward & Co., London.
- (1995): *Tenerife y sus seis satélites*, I-II, Cabildo Insular de Gran Canaria, Valencia-Las Palmas.
- TORRIANI, L. (1592/1978): *Descripción e historia del reino de las Islas Canarias antes Afortunadas, con el parecer de sus fortificaciones*, en A. Cioranescu (ed.), Goya Ediciones, Tenerife.
- TOUS MELIÁ, J. (1995): *Las Palmas de Gran Canaria a través de la cartografía (1588-1899)*, Cabildo Insular de Gran Canaria-Museo Militar Regional de Canarias, Madrid-Las Palmas.
- VAN HEEDE, M. J. (1599): *Discovrs ende Beschrijvinge van het groot Eylandt Canarias ende Gomera*, Gillis Pietersg, Rotterdam.
- (1599/1979): «La conquista de Gran Canaria que el verano pasado llevaron a cabo setenta y tres naves, enviadas por mandato y bajo la dirección del Parlamento de las Provincias Unidas a la costa de España y las Islas Canarias: con la toma de una ciudad en la isla de Gomera, y la buena fortuna de parte de dicha flota durante su retorno. La cual partió hacia España el 25 de mayo y regresó el 10 de septiembre de 1599», en J.C. Santoyo (ed.): «La conquista de las Canarias. Diario de un ataque holandés a Gran Canaria y Gomera en 1599», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 25: 489-514.
- VARELA, D. DE (1487-88/1927): *Crónica de los Reyes Católicos*, en J. de Mata Carriazo (ed.), Revista de Filología Española, Anejo, VIII, Madrid.
- (1487-88/1978): *Crónica de los Reyes Católicos*, Capítulo XXXVII, en F. Morales Padrón (ed.): *Canarias: crónicas de su conquista*, Transcripción J.M de Carriazo, Ayuntamiento de Las Palmas-Museo Canario, Sevilla-Las Palmas: 497-504.
- VARELA Y ULLOA, J. (1788/1986): *Derrotero y Descripción de las Yslas Canarias*, Fascímil, Ministerio de Defensa-Gobierno de Canarias, Madrid.
- VERNEAU, R. (1891): *Cinq années de séjour aux Iles Canaries*, Imprimerie Hannuyer, Paris.
- (1981): *Cinco años de estancia en las Islas Canarias*, A través del tiempo, 1, Ediciones J.A.D.L., Madrid-La Orotava.
- VIANA, A. DE (1604/1986): *Conquista de Tenerife*, en A. Cioranescu (ed.), Editorial Interinsular Canaria, Tenerife.
- (1604/1996): *Antigüedades de las Islas Afortunadas de la Gran Canaria. Conquista de Tenerife. Y apareamiento de la Ymagen de Candelaria*, Fascímil, Ayuntamiento de La Laguna, La Laguna.
- VIERA Y CLAVJO, J. DE (1776-83/1967-71): *Noticias de la Historia General de las Islas Canarias*, en A. Cioranescu (ed.), Goya Ediciones, Tenerife.
- WEBB, P. B. y BERTHELOT, S. (1837): *Histoire Naturelle des Iles Canaries. Atlas in folio*, Serie 1., Benard, Paris.

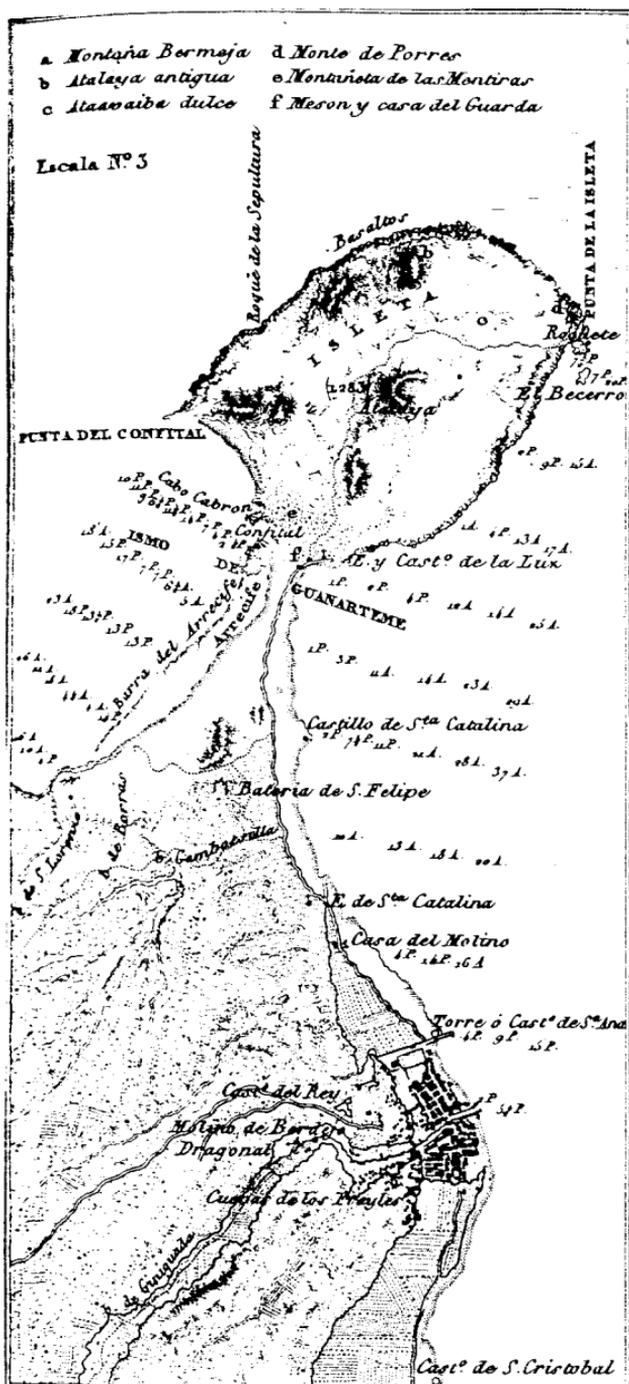


FIG. 1.—Puertos del Confital y La Isleta (P. Madoz, 1845).

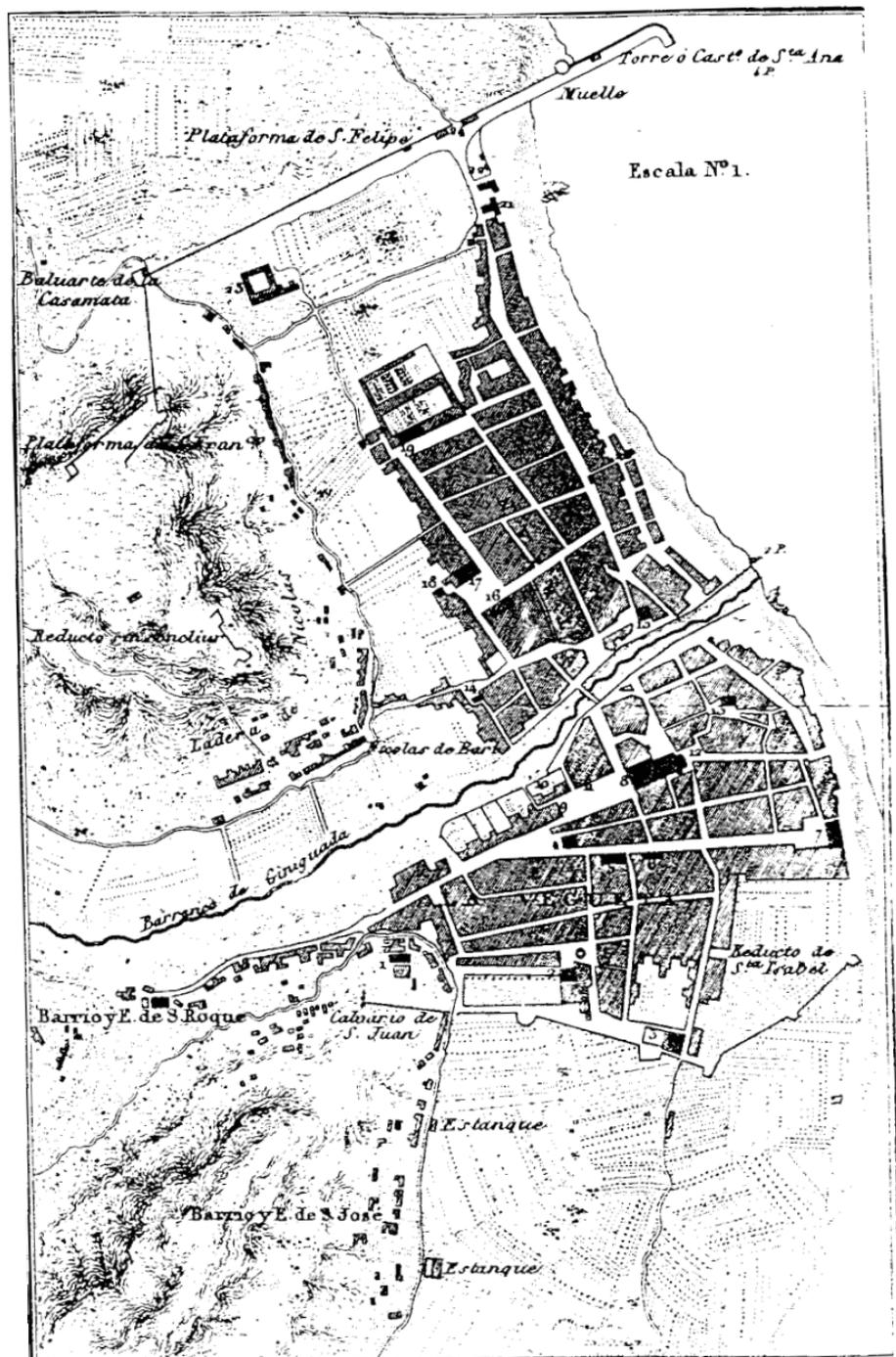


FIG. 2.—Caleta y muelle de Santa Catalina (P. Madoz, 1845).

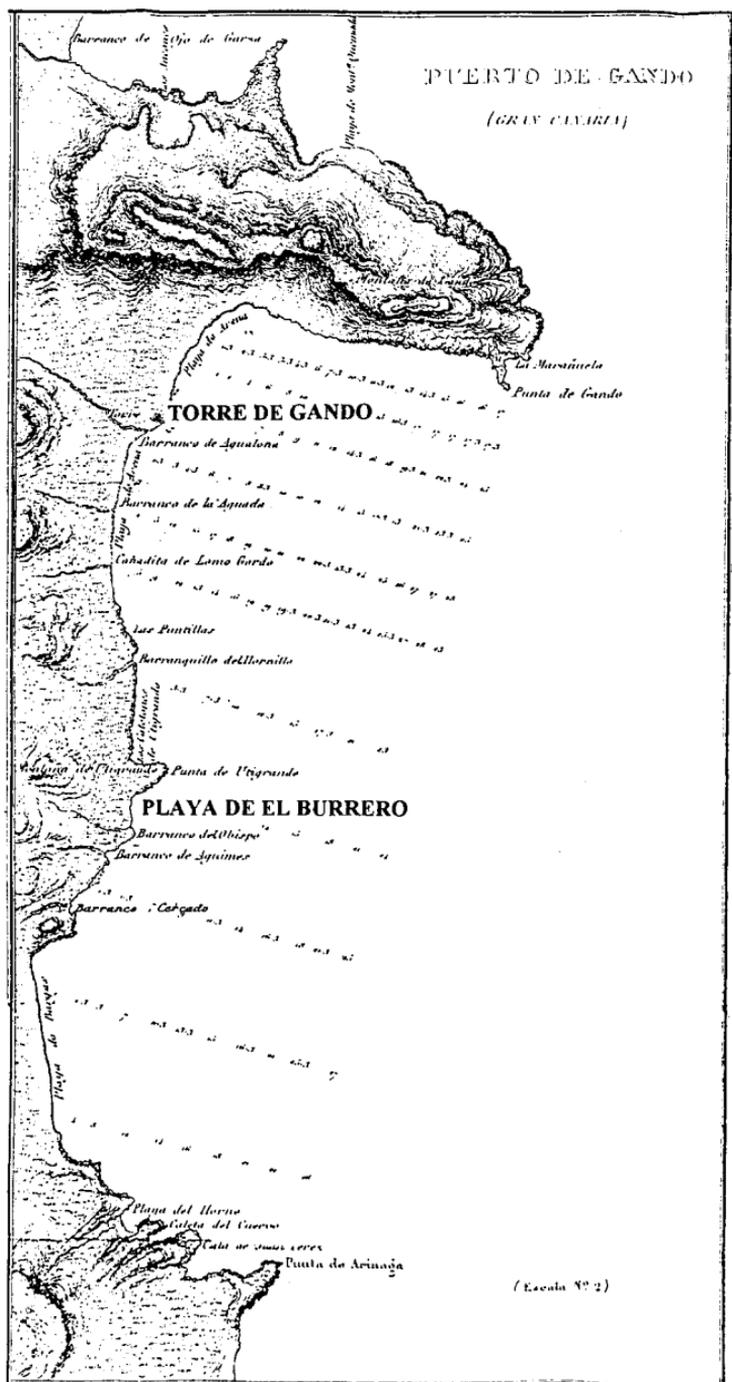


FIG. 3.—Puerto de Gando (P. Madoz, 1845).