

I Curso Seminario
El litoral y la mar. Concurrencias a través del tiempo.
ESCUELA DE LA UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA EN GÁLDAR
Aula Celso Martín de Guzmán de Humanidades y Sociales
Noviembre de 2011. Puerto de Sardina



ASPECTOS ETNOHISTÓRICOS DEL LITORAL NOROESTE DE GRAN CANARIA

Francisco Suárez Moreno

La mar en cualquier espacio insular o costero forma parte ineludible de su devenir histórico. La memoria de estos lugares está profundamente asociada a actividades económicas marítimas, cuentos del mar 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. Pero no podemos en una corta intervención de 45 minutos 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 y La Aldea, sin olvidar que Artenara tiene su buen trozo y espectacular marina.

¿Qué vamos a conocer en esta exposición? Pues contenidos muy sencillos pero con amplia dimensión cronológica y temática que permita adquirir una noción global de este cuadrante en el aspecto histórico-etnográfico. Contenidos que les adelantamos en estos dos cuadros informativos.

I PARTE

1.- LOS ANTIGUOS CANARIOS FRENTE AL MAR

La mar, recurso económico
y de ocio de la sociedad canaria
Navegantes y conquistadores

2. CABOTAJE, PESCA, SALINAS Y OTRAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS A LO LARGO DE LOS SIGLOS XVI-XIX

Navegación entre las dos islas
Flotilla de cabotaje y la pesca
Salinas de marisco
Puertos históricos

3. UNA COSTA INSEGURA: PIRATAS Y CORSARIOS, SIGLOS XVI-XVIII

4. UNA NUEVA HISTORIA DE NUESTROS MARES Y COSTAS:

EL PUERTOFRANQUISMO Y SUS CAMBIOS, SIGLOS XIX Y XX.

Pugna por La Caleta de Arriba
Reconversión de la flota
Caleras en la costa
Nuevas infraestructuras en cada puerto histórico,
faro de Sardina, Ayudantía de Marina de Gáldar

5. FIN DEL CABOTAJE, GUERRAS, FORTIFICACIONES Y CAMBIOS ESTRUCTURALES

Los días del Golpe Militar de 1936
Las fortificaciones militares y crisis económica. Fin del cabotaje
Último episodio represivo en la costa: los sucesos de 1968 en Sardina del Norte
El turismo de masas y cambios estructurales
Lugares de Importancia Comunitaria (LICs)

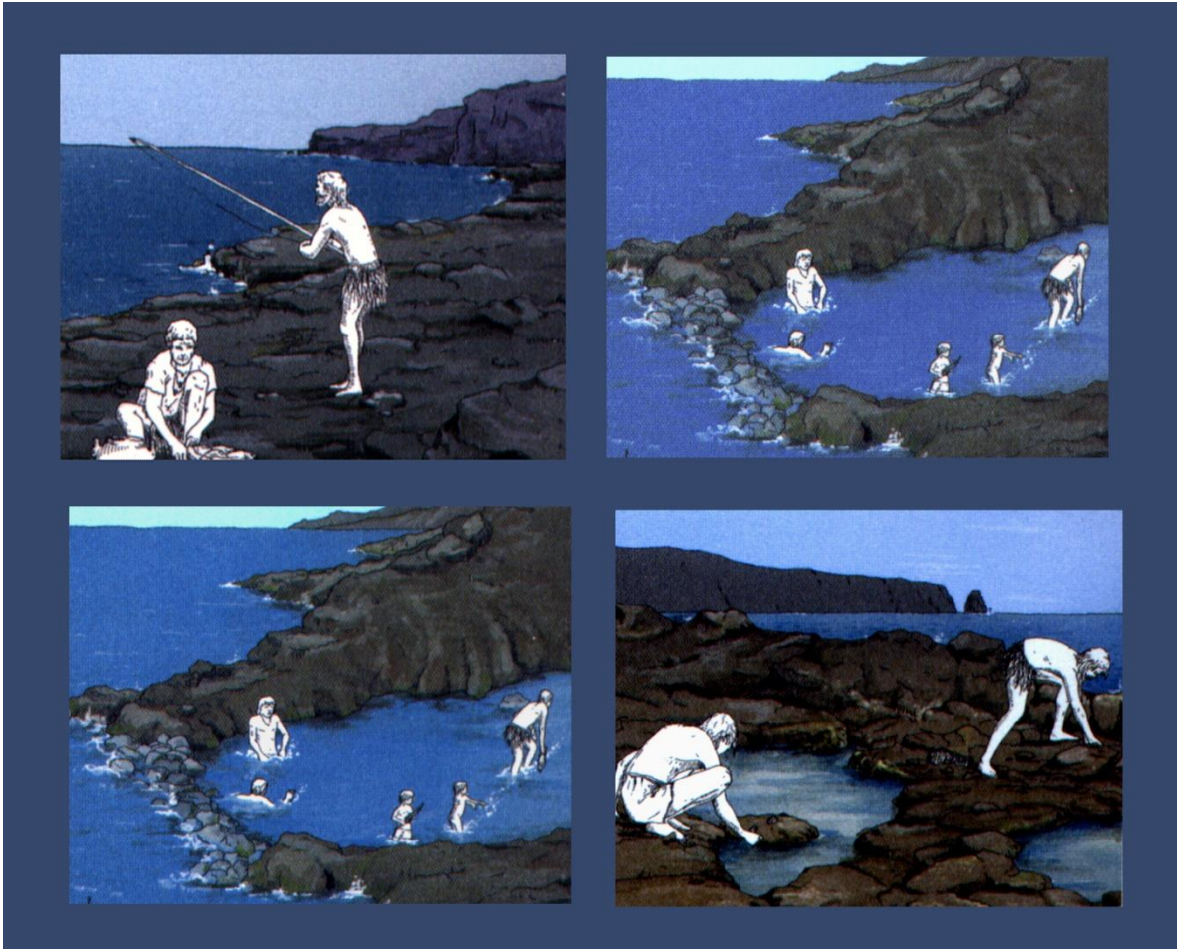


II PARTE

6. LA TRADICIÓN MARINERA. ASPECTOS ETNOGRÁFICOS

La pesca en la sociedad aborígen
Los mareantes
Los barqueros
Embarcaciones, artes y estrategias tradicionales de pesca
El papel de la mujer del pescador, el caracol y los burriqueros de Gáldar
Habla y léxico de la mar
La tradición culinaria marinera





Dibujo propiedad de *Guía de Patrimonio Arqueológica de Gran Canaria* (2005). Cabildo de Gran Canaria.

1.- LOS ANTIGUOS CANARIOS FRENTE AL MAR

Los principales núcleos de población aborigen que habitaban en las actuales demarcaciones municipales de Gáldar, Agaete, Artenara, La Aldea, Mogán se ubican en la costa a excepción de los poblados trogloditas de Artenara-Acusa.

Estas entidades de población aborigen costera conformaban estructuras protourbanas bastante desarrolladas, con viviendas unifamiliares de planta oval por fuera y cruciforme por dentro y recintos de uso público y religioso. Cerca se hallaban estructuras funerarias en forma de túmulos circulares simples y compuestos de varias cistas.

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.

La existencia de altas montañas cerca del mar fue una probable razón para ubicar por esta zona adoratorios o mogarenes. En estas cimas, de amplia perspectiva visual, se palpaba un contacto más estrecho con el mar y el cosmos. Con dos montes sagrados cercanos: Amagro (Gáldar) y Tirma (Agaete-Artenara-La Aldea). Constituían lugares del culto al Ser Supremo, *Acoran* o *Alcorac*, desde donde, en épocas de calamidades naturales, se hacían ceremoniosas procesiones encabezadas por harimaguadas, guaires y guanarteme, hacia el mar, donde se llevaban a cabo nuevos ritos e imprecaciones a los cielos.

Las crónicas más 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 juegas en la mar” ...; en la pesca “eran buenos nadadores”, “cogían gran cantidad de pescado” ...

Las estrategias y técnicas de pesca eran variadas, como estudiaremos con más detalle en el capítulo IX dedicado a la pesca y tradición marinera.

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.

2.- 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).



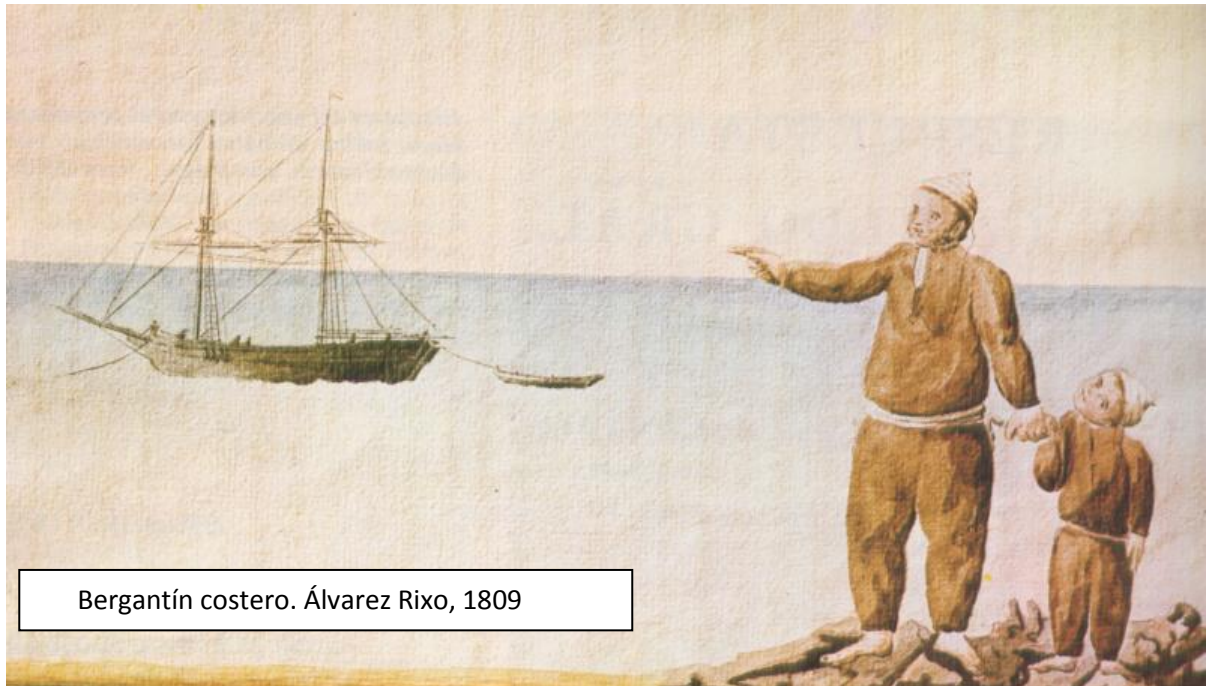
El primer intento de conquista de Gran Canaria se produce unos 60 años después, en los primeros momentos del siglo XV, por los franceses de Gadifer de Salle y Jean Béthencourt, que fueron rechazados en la costa de Arguineguín.

Los nuevos intentos de penetración en la Isla por los europeos se dilataron, con largas interrupciones; pero en cada uno de los intentos, en esta costa jugó un papel estratégico, en el último cuarto del siglo XV:

*Desembarcos y pactos de los portugueses con los canarios de Agáldar.

*El episodio del capitán Diego de Silva con el Guanartemato.

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, en su intento, por orden de 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 o el desembarco en Tasartico hacia 1483 para el ataque a la fortaleza de Ajódar (los heridos del bando invasor fueron trasladados por mar hacia Agáldar donde fueron atendidos y los fallecidos en aquel período de convalecencia enterrados en la pequeña ermita de Santiago, siendo probable que el topónimo actual, El Hospital, de la ciudad de Gáldar pudiera haberse originado por ser el lugar donde fueron alojados).



Bergantín costero. Álvarez Rixo, 1809

3. CABOTAJE, PESCA, SALINAS Y OTRAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS A LO LARGO DE LOS SIGLOS XVI-XIX

Desde los primeros momentos de la colonización castellana, en Canarias se estructuró 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), generando una intensa relación interinsular a través del tráfico de cabotaje.

3. 1. La navegación entre las dos islas

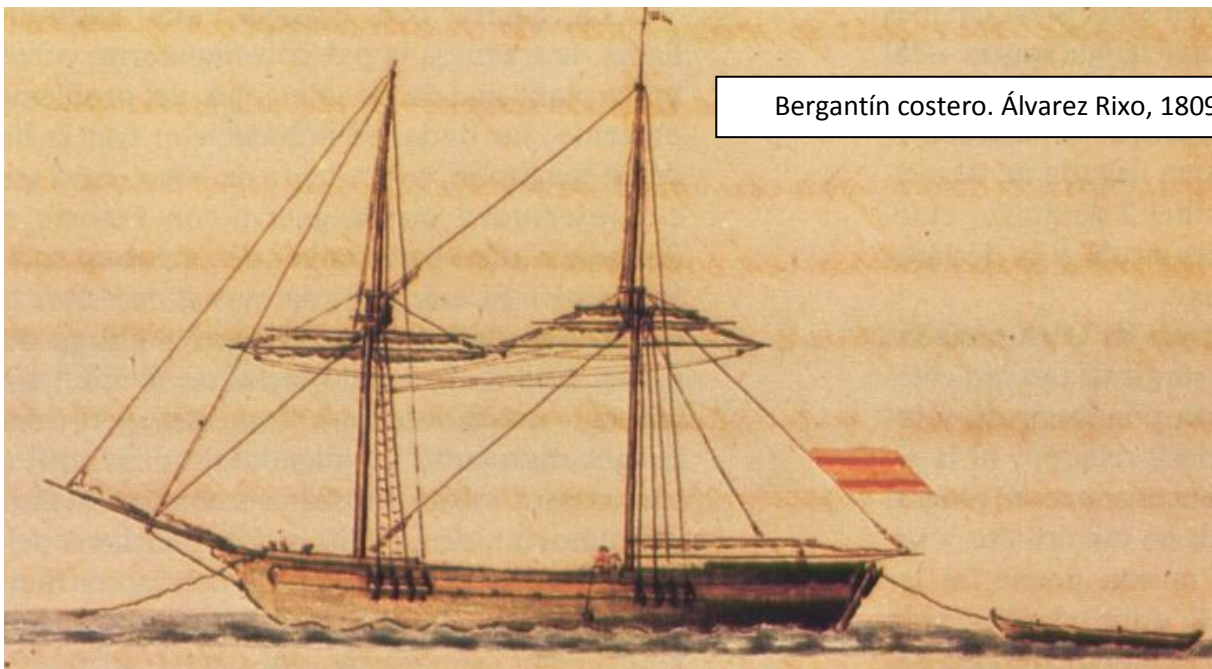
La navegación a vela entre la fachada occidental de Gran Canaria y el puerto de Santa Cruz de Tenerife fue muy intensa desde los primeros años de la Colonización hasta principios del siglo XX.

Los veleros, dando “bordadas” para aprovechar convenientemente la fuerza del viento alisio, tanto en su trayectoria NE (045º) como la NNE (022,5º), alcanzaban, en unas 4 ó 5 horas, un puerto de destino siempre a la vista.

Otra cosa más difícil era la navegación desde estos puertos, sobre todo desde el suroeste hacia Las Palmas por Sardina, siempre “ciñendo” es decir “macheteando contra el viento”.

Por tanto, la ruta más segura y corta de era la de Santa Cruz de Tenerife, lo que determinó, desde los primeros años de la Colonización, sus estrechas relaciones comerciales con estos puertos de Gran Canaria. Y habría que plantearse si la preponderancia del puerto tinerfeño lo marcó primero la rica producción de autoconsumo que recibía de la isla de enfrente, antes que otras razones económicas y políticas.

Un aspecto distinto de navegación estaba en la ruta del cuadrante Sur, rebasado La Baja de El Trabajo y más aún tras La Punta de El Descojonado, hacia Mogán, donde encontramos el *Mar de las Calmas*. El mayor problema no era la falta de viento para impulsar las velas, sino las turbulencias que aparecen en la entrada a este cuadrante, tanto navegando desde el Norte como del Este; unos vientos raros que generan fuertes agitaciones de la mar, debido a que, en esta intersección, el alisio, una vez superado las alturas de la Isla, por ambos lados baja con mucha fuerza y revuelve las aguas.



Bergantín costero. Álvarez Rixo, 1809

3.2. La flotilla de cabotaje y la pesca

Los barcos construidos en esta zona, entre finales del siglo XVIII y principios del XIX, 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 9.000 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.

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

La pesca de bajura y el marisqueo se hacía principalmente en los puertos de Sardina, Las Nieves y más tarde La Aldea aunque con pocas familias dedicadas de lleno. En cambio, a tiempo parcial, se mantenía la tradición de los mareantes para cubrir la subsistencia familiar.



3.3. 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 bajíos de lavas recientes de Las Nieves (Agaete) se llevaban a cabo, desde muy antiguo hasta principios del siglo XX, pequeñas explotaciones salineras. Se trataba de unas estructuras sencillas,

asentadas sobre la roca, con una producción doméstica; simples charcos naturales del bajío rocoso costero o “marisco”.

Los charcos situados en primera línea servían para captar y calentar el agua, en los períodos de máximas mareas, bien de temporales o bien de las subidas equinocciales como lo eran por abril y septiembre-octubre, “las mareas del Pino” y el “cordón de San Francisco”. Luego permanecían aislados del oleaje y se les añadía agua con cacharros e iban haciendo de cocedores o calentadores hasta acumular la suficiente salmuera. Y cuando ésta alcanzaba gran densidad se elevaba, también a cacharros, a otros charcos situados en niveles superiores, donde finalmente el producto se cristalizaba por completo.



3.4. Los Puertos históricos

La producción del norte de Gran Canaria, fuera azúcar en un primer momento, orchilla, vinos, alcoholes o los excedentes de autoconsumo (cereales, hortalizas, quesos, carnes...), 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), El Juncal (entre Gáldar y Agaete) y Las Nieves de Agaete.

Para la salida de los productos del Oeste y Suroeste estaban las radas de El Risco, El Perchel de La Aldea, Guguy (Güigüí), El Asno y Tasarte. Más al Sur las de Veneguera, Mogán, Tauro, Puerto Rico y Arguineguín, los que, aparte los embarques de la escasa producción agrícola (cereales, papas, hortalizas...) y pecuaria de los extensos cortijos de ganado (quesos, reses...), sirvieron para la

salida de unos productos básicos de entonces: el carbón, la leña, la madera y la brea.

Desde estos puertos se conectaba con su *hinterland*, a través de caminos de herradura trazados por los mismos barrancos, por donde transitaban las bestias de carga y pasajeros. Se les llamaba puertos aunque constituían simplemente las desembocaduras de barrancos o barranquillos que, debido su configuración geomorfológica por diferentes movimientos en la vertical de la Isla y procesos erosivos, conforman 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 que llegaban hasta la playa o veriles, se realizaban las faenas de carga y descarga.

Algunas eran difíciles, como los embarques de las reses vacunas, que se las obligaba a nadar desde la playa hasta el velero, donde con sus pescantes, poleas, sogas y fajines se elevaban hasta la cubierta del barco; una operación que requería rapidez, por el riesgo que corrían los animales de hundirse, dado el peso del agua que le iba entrando en el cuerpo a través del ano.



Costa de Gran Canaria. Grabado de Williams (1837)

3.4.1 Sardina, Puerto de Primera Tierra

A poco de conquistarse la Isla e introducirse la industria azucarera, desde la vega mayor de Gáldar-Guía y hasta las medianías inferiores se desarrolló una importante actividad económica de exportación con salida principal por Sardina aunque con embarcaderos naturales alternativos a las distancias y los malos

tiempos: El Río, Puerto Nuevo, La Caleta de Soria o Caleta de Arriba y La Caleta de Abajo (de este puerto histórico les hablará con más detalle don Sebastián López en su exposición del próximo sábado).

La posibilidad de un trazado de caminos de herraduras más llanos para el acceso a la mar desde las dos poblaciones más importantes de la comarca (Gáldar y Guía), su calado y el excelente abrigo ante los vientos reinantes del Norte determinaron, desde un primer momento, que fuera el puerto de Sardina el que desarrollara un rol preponderante en la costa norte y oeste de la Isla.

Se convirtió además en el principal punto de importación de excedentes de granos menudos de Tenerife, productos artesanales y manufacturas tanto insulares como de Europa. Además, su corta distancia 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 (bergantín o goleta) tanto desde aquí como de los puertos cercanos, en unas 4 ó 5 horas, manteniendo un rumbo base de 305º en la ida y 125º en la vuelta, sin necesidad de largas bordadas y siempre con el puerto de destino a la vista.

De los 400 barcos que recalaron en este puerto de Tenerife, en el año 1778, 79 procedían de Puerto de La Cruz; 76, de Gáldar; 65, de Las Palmas y 51, de Agaete.

En aquel intenso tráfico entre los dos *Puertos de Primera Tierra* estaba el transporte de pasajeros, no sólo de la comarca sino de Las Palmas o Arucas, desde donde era más fácil acercarse, a lomo de bestias, hasta Gáldar que realizar una travesía doble desde la capital, con menor riesgo ante una travesía abierta a los embates de los vientos del Norte y la peligrosidad del curso* y la piratería.

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:/1986:50).



Amplia ensenada, al abrigo de los vientos de el Puerto de El Juncal

3.4.2. - *El puerto de El Juncal*

La desembocadura del barranco de El Juncal, límite entre Agaete y Gáldar, constituye una de las ensenadas más abrigadas de 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 de Sur, que impedía faenar en los puertos principales. Constituye el puerto natural con mejores condiciones de embarque de todo este cuadrante e incluso diríamos de toda la Isla.

Y contaba a su favor hallarse más cercano a la red viaria de las medianías altas y cumbres del Noroeste (Fagagesto, Barranco Hondo y Artenara), productoras de cereales menudos, quesos, loza...

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 2º categoría en el mismo nivel que el de Agaete (1845-1850/1986:56).

La falta de agua y amplios espacios de cultivo determinó que no se establecieran desde los primeros años de la colonización algunos poblados y ello influyó en que no tuviera la preponderancia que alcanzaron los puertos de Sardina y de Las Nieves.

3.4. 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 Sardina.

Fue activo como punto de enlace con Gáldar y La Aldea, además de la línea con el también cercano puerto de Santa Cruz de Tenerife donde se comercializaba los excedentes agrícolas de su fértil valle y 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. Y es cuando con el negocio de la cochinilla y luego el azúcar enriqueció a la burguesía local que invirtió capitales como armadores, como veremos más adelante, tanto en los enlaces comerciales con Santa Cruz de Tenerife, casi en las mismas condiciones de navegación que desde los puertos de El Juncal y de Sardina, como de la pesca artesanal.

3.4. 4.- *El puerto de El Perchel-La Aldea*

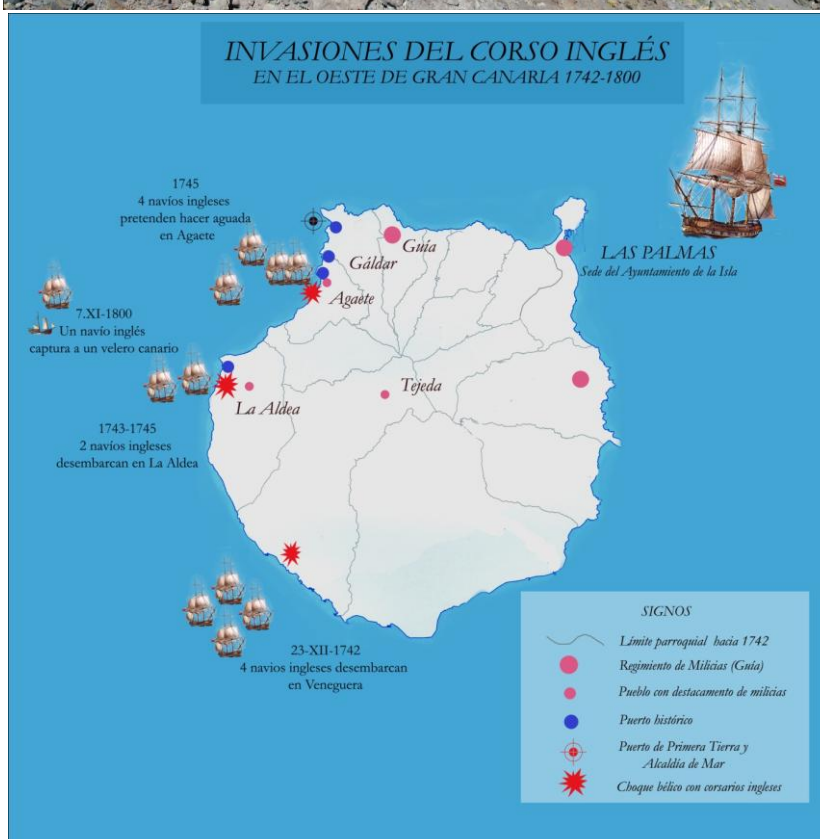
La producción agrícola y pecuaria del valle de La Aldea y de los pagos del interior así como las explotaciones del pinar de Linagua-El Viso se embarcaba a través de la desembocadura del barranquillo de El Perchel, un excelente abrigo frente a los vientos reinantes, cerca de la playa principal que, en tiempos de calma, también era un buen puerto.

Aparte el enlace con los puertos del Norte, donde la navegación era difícil por tener el alisio en contra, la principal conexión también lo era con Santa Cruz de Tenerife.

Y es que la estrecha relación comercial con la isla vecina no sólo estaba marcada por las razones económicas o de navegación ya estudiadas, sino también porque las mejores tierras del valle eran propiedad amayorazgada de la casa nobiliaria lagunera de los Nava-Grimón.

El trayecto de unas 35,8 millas (66,30 km), se cubrían en unas en unas 4 ó 5 horas con bordadas de acuerdo a los vientos de cada momento, similares a las anteriores.

El Puerto de El Perchel, al abrigo de los vientos.



4. UNA COSTA INSEGURA: PIRATAS Y CORSARIOS, SIGLOS XVI-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. A medida que avanzaba el siglo XVIII se produjo cierta pacificación de los mares canarios lo que benefició al tráfico de cabotaje; no obstante se fueron dando ciclos de las guerras entre la Corona hispana y las potencias navales europeas enemigas que favorecieron la acción de sus corsarios, frente a la organización defensiva insular a cargo de los regimientos de milicias canarias.

4.1. 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 sobre la punta de La Aldea. Desde La Aldea el campo visual se extendía más al Sur con sucesivas “atalayillas” situadas desde los riscos de aquel macizo.

4.2.- Ataques piráticos a los puertos

La guerra mantenida por la Corona española contra la inglesa, en la década de 1740, determinó que el litoral de las Islas Canarias estuviera sometido a las constantes amenazas de corsarios de aquella potencia. Estas amenazas obligaron a una mayor alerta de tanto a las milicias como a los vecindarios costeros a mantener, durante toda la segunda mitad del siglo XVIII, un retén de vigilancia en las atalayas de los puertos.

En 1742 se presentaron por estas costas varios buques ingleses en acciones aisladas. En 1743 se acercó una potente escuadra al mando de Carlos Windon que armó un gran revuelo entre la población con ataques a diversos pueblos. Sucesos análogos se repitieron hasta 1745 donde 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 1745, el puerto de Las Nieves (Agaete) se solivianta. Una escuadra de cuatro barcos corsarios ingleses, pretendió hacer su aguada, siendo rechazada, por los milicianos de la comarca.

El siguiente período de alarma costero tiene lugar entre 1797-1808, en el contexto de nuevas guerras europeas, donde tienen lugar apresamientos en el mar, a vista de los puertos de esta zona, en la travesía de Gran Canaria a Tenerife.

5. UNA NUEVA HISTORIA DE NUESTROS MARES Y COSTAS:

EL PUERTOFRANQUISMO Y SUS CAMBIOS SOCIOECONÓMICOS, 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 político, el liberalismo, a través de la nueva Diputación Provincial de Canarias comenzó a ejercer nuevas competencias con la Comandancia Militar de Marina, que reguló el tráfico de cabotaje autorizando, por orden de 23 de noviembre de aquel mismo año, a todas las calas y radas insulares de pueblos y ciudades, el despacho de roles de los buques de cabotaje.

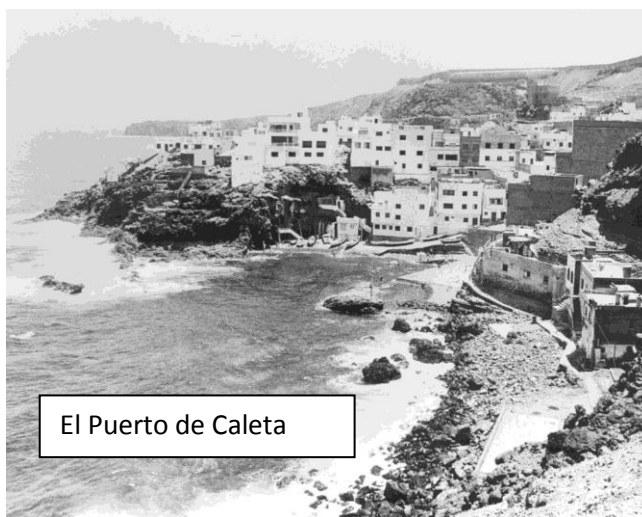
El impulso del tráfico marítimo comenzó a raíz de la implantación del Decreto de los Puertos Francos en 1852, por el que las Islas recuperaron libre comercio y sus antiguos vínculos atlánticos.

Comienza la época dorada del cabotaje canario, donde los puertos de este litoral grancanario, desde Sardina del Norte hasta La Aldea y Mogán continúan, hasta principios del siglo XX, manteniendo contactos preferentes con Santa Cruz de Tenerife.

5. 1. La pugna por La Caleta de Arriba

En este tiempo se producen muchos litigios jurisdiccionales en la costa entre nuestros municipios. Uno de ellos es el de La Caleta de Arriba.

En 1803, se establece un deslinde oficial por el Corregidor Aguirre dentro de la política insular de igualar las demarcaciones religiosas con las civiles. Pero tal delimitación luego no sería



aceptada ni por Guía ni por Gáldar, lo que dejó la puerta abierta a un conflicto que desaparecía por momentos y reaparecía en otros, según diferentes coyunturas políticas y que, aún en el siglo XXI, creemos que no está cerrado:

(<http://www.angelruizquesada.com/2008/10/caleta-de-arriba.html>).

4. 2. 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, con una quilla más extensa, poca manga, casco en “V” y aparejo tipo *pailebot*, que las hacía muy ligeras con los vientos alisios.

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.

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 las que transitaban por los puertos que estudiamos: *Esperancilla*, *Telémaco*, *Elvira*, *San Antonio* (Rosas), *Adán*, *San Miguel*, *Asterope*, *Águila de Oro*, *La Carlota*, *La Luz*¹, etc. Unos mejoraron con el acoplamiento de motores y hélices, en cambio otros mantuvieron el velamen hasta los años 50, ya dedicados a la pesca en la Costa o navegando singladuras sin fin como las de la gesta del transporte de emigrantes canarios ilegales a Venezuela, casos del *Telémaco*, *La Carlota* y el *Nuevo Adán*, entre otros.

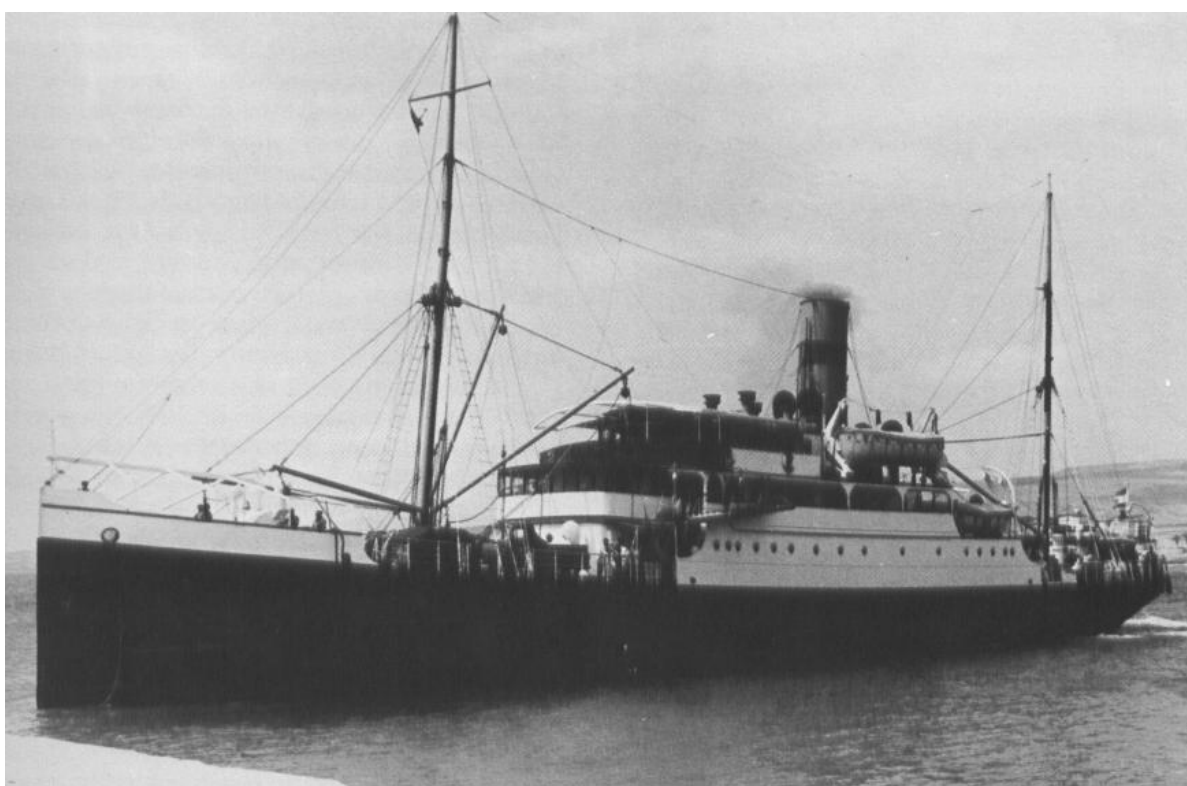
Pailebot en el puerto de Santa Cruz entre finales del XIX y principios del XX.



¹ Los hubo de fatal destino como, entre otros, el *Esperancilla* hundido con su carga de leña buena, a unas dos millas de Peñón Bermejo-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 1º de julio de 1908. Y es que aquellos veleros de casco de madera, ligeros ante el alisio, eran frágiles frente a los temporales huracanados de Sur.

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.

A partir de 1913 el servicio interinsular de correos introdujo vapores de casco de hierro de unas 500 a 800 tm, los célebres correillos o vapores negros de *La Palma, Gomera, Viera y Clavijo*, etc. que enlazaban todos los puertos históricos insulares con Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria. Y además se acoplaron a las falúas y balandras los motores térmicos prediesel.



Correillo Viera y Clavijo

4.3. Caleras en La Costa

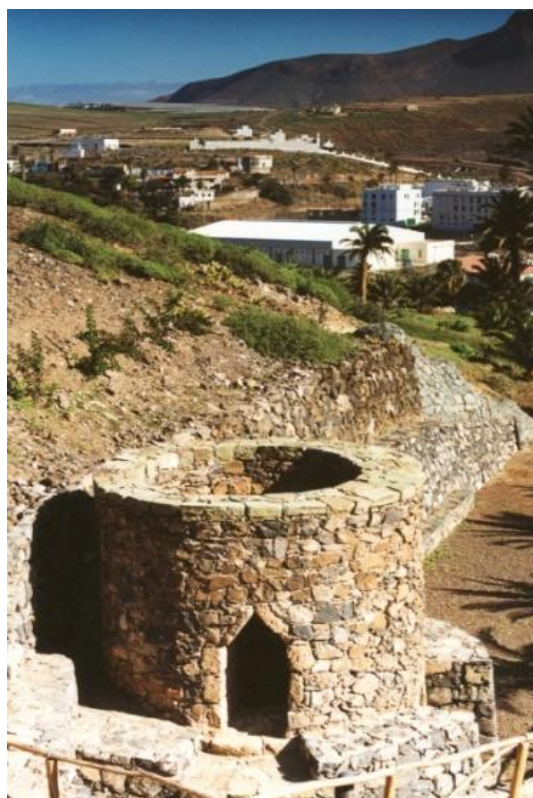
Uno de los productos más transitados en el tráfico de cabotaje fue la piedra cal, materia prima de la cal viva producto elaborado en hornos que se hallaban en cada uno de los puertos históricos estudiados, desde Sardina del Norte a Mogán.

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

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.

Las lanchas de los veleros solían, en marea llena, acercarse lo más posible a las playas, para arrojar las piedras de caliche. Luego según bajaba la marea, se recogían y se llevaban en cestas a hombros hasta las caleras cercanas a las playas. En algunas zonas había caletas muy apropiadas para ello como La Caleta de la Cal en Sardina del Norte.

Horno de cal. La Palmita. Agaete



4.4. Nuevas infraestructuras portuarias y la *Ayudantía de Marina de Gáldar*

Según avanza el siglo XIX y se adentra el XX la actividad portuaria es más intensa y nuestros puertos mejoran en su infraestructura, tanto de embarque (los muelles y pescantes), como de empaquetado de fruta (almacenes). A ello se une un estricto control administrativo a través de una ayudantía de mar establecida en Gáldar.

Puerto de Sardina,
1927-1928. Teodor
Maisch



4.4.1. *El puerto de Sardina, la Ayudantía de Marina de Gáldar, faro y sus embarcaderos anexos*

Con la producción primero de de la caña dulce para las fábricas de azúcar de Becerril y Agaete y luego de los plátanos y tomates la comarca se revitalizó económicamente.

Gáldar adquirió un mayor protagonismo en todos los órdenes de la vida económica, social y marítima. 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 este departamento marítimo, 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.

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. Todo este contenido será ampliado como ya indicamos por don Sebastián Lopez, el sábado.

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 pretiles de cantería. Llevaba las grúas-pescantes de madera para las faenas de embarques y desembarques de las mercancías y frutas. Poco después se construyen más embarcaderos; unos por destrozamiento del muelle viejo por temporales y otros por mejorar, caso de Fyffes sus propios embarques.

El poco calado de la rada obligaba a los barcos fondear retirados del muelle por lo que la faena de carga y descarga era doble: del buque a la lancha y de ésta al muelle, tras cubrir el corto trayecto a remo, en algunos momentos difícil por el oleaje.

La navegación por este cuadrante se benefició con las señalizaciones del nuevo faro de Punta de Sardina, puesto en funcionamiento en 1891 según proyecto del ingeniero Eugenio Suárez Galván.

Sardina del Norte adquirió un mayor dinamismo con la llegada de la carretera el 5 de junio de 1901, lo contrario que ocurrió con el cercano puerto de El Juncal que sin acceso por carretera, quedó inactivo. Antes de la Primera Guerra Mundial ya era un enclave poblacional importante que demandó la construcción de su ermita, en lo que don Julio Sánchez profundizará mañana.

A medida que aumentaba el tráfico de mercancías y las exportaciones azucareras y agrícolas se le fue dotando al muelle de Sardina de una mejor infraestructura como almacenes de empaquetado (Fyffes, Yeowar, Duum, etc.), un nuevo dique privado y obras de fábrica finalizadas en 1905. Igual, aunque de menor envergadura, fueron las instalaciones, como ya indicamos, de La Caleta de Abajo (muelle y almacén construidos entre 1897-1905). También en El Agujero se construyó un pequeño muelle y pescante.

Hasta principios del siglo XX este *Puerto de Primera Tierra*, como los restantes enclaves portuarios históricos que estudiamos, mantuvo los 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 se orientó todo el empaquetado hacia el Puerto de La Luz; primero en barcos y luego a través de camionetas por la carretera del Norte que se convierte en la arteria de comunicación más importante de Canarias.

Sardina del Norte, como enclave portuario comenzó a declinar cuando la carretera del Norte y su tráfico rodado con los vehículos a motor enlazaron definitivamente a la comarca del Noroeste con el Puerto de la Luz y su floreciente ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, según avanzaba la tercera década del siglo.



Puerto de Las Nieves, 1927-1928. Teodor Maisch

4.4.2. *El puerto de Las Nieves y sus navieras familiares*

El Puerto de Las Nieves alcanzó, como todos los de su comarca, un gran desarrollo sobre todo 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, personaje de solvencia económica cuyos descendientes invirtieron en empresas marineras.

Los varios almacenes de empaquetado, su muelle y la estratégica posición de enlace por tierra con Las Palmas de Gran Canaria para los viajeros que llegaban por mar desde La Aldea, lo convirtieron en un puerto muy transitado.

En este enclave mariner de Gran Canaria destacamos el desarrollo de una activa pesca de bajura pues contaba con una nutrida presencia de familias de pescadores. Aquella tradición marinera se reactivó con la iniciativa de su burguesía, 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 las familias Trujillo Ramos, Eusebio Barroso, Álamo Vizcaíno y Dionisio Nuez, a las que más tarde se unieron los Armas, Dámaso Sosa y los hermanos Trujillo Álamo. Estos representan la última generación y la más importante pues

llegaron a hacerse en los años treinta con una importante flota de motoveleros y vapores que cubría gran parte del servicio del cabotaje insular, sobre todo para el traslado de la fruta de exportación, tomates y plátanos al puerto de La Luz, además de cubrir otras líneas interinsulares y de la costa africana en los puertos de Villa Cisneros, Dakar y otros del África Occidental (ver en <http://www.pellagofio.com/?q=node/198>).

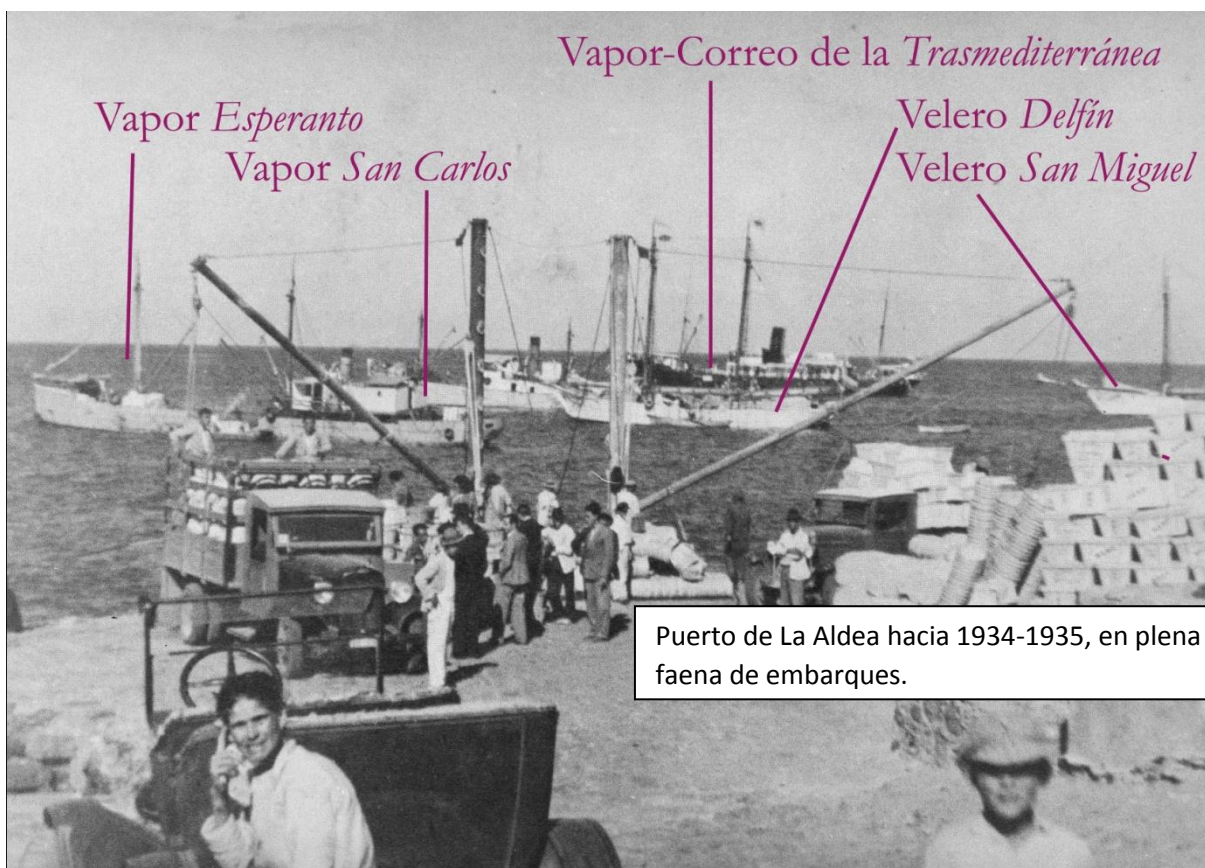
Destacamos de la flota de los Trujillo Álamo los vapores *Esperanto*, *Alejandro*, *Consuelo de Huidobre* y el célebre *San Carlos* por haber sido hundido en diciembre de 1940 por un submarino alemán porque abastecía en alta mar de combustible a buques y submarinos aliados aunque no es un hecho aún suficientemente claro porque tanto lo hacía a unos como a otros; aunque oficialmente y tras el proceso de Núremberg se achacó a los alemanes el hundimiento (detalles del hundimiento en artículo de Pedro Socorro para el diario *Levante*: <http://nauticajonkepa.wordpress.com/2010/02/03/un-vapor-hundido-a-canonazos/>).

Sobre hundimientos de barcos en esta zona, que los hubo y ahí estarán sus pecios a investigar, cuya disciplina arqueología marina o subacuática no las explicará a continuación don José Juan Guillén, destacamos el célebre naufragio del velero *Esperancilla*, por la punta del Descojonado a mitad del siglo XIX y el *San Antonio*, conocido por *La Rosa* el 1 de julio de 1908 a pocas millas de este puerto de Sardina, propiedad de los armadores de Agaete. Sobre este naufragio ver el artículo de Felipe Enrique Martín en:

http://www.guiahistoricoculturaldetelde.es/index.php?option=com_content&task=view&id=5894&Itemid=1



Puerto de Las Nieves en el primer tercio del siglo XX. Transporte de pasajeros en lanchones hasta el vapor fondeado fuera.



4.4.3. El puerto de La Aldea

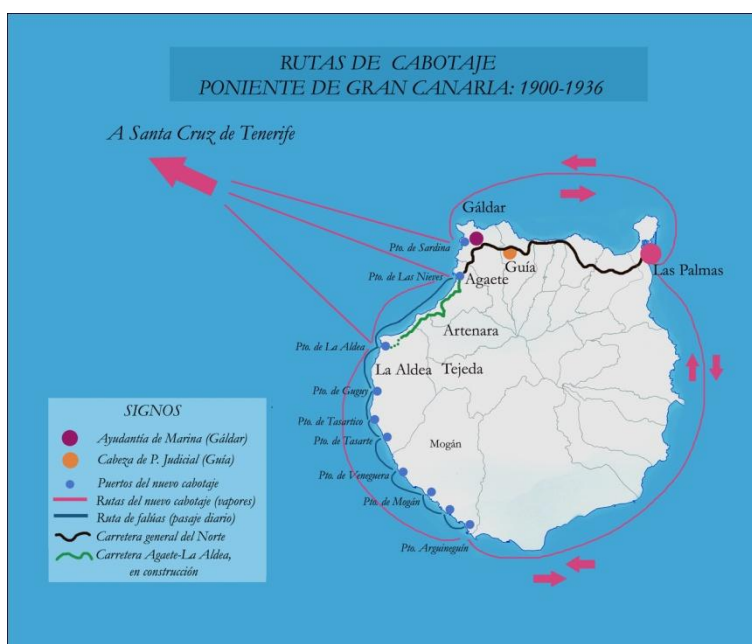
El movimiento portuario en La Aldea creció rápidamente a partir de la introducción de los cultivos de tomates en 1897, como vemos en el cuadro adjunto. El arrendatario del latifundio *Hacienda Aldea de San Nicolás* (propiedad ahora de los Pérez Galdós), el comerciante alemán radicado en Santa Cruz de Tenerife, Ernesto Carlos Jack, tomó la iniciativa de construcción de un muelle-embarcadero y almacén que aún subsiste. Una iniciativa que respondía al nuevo modelo de desarrollo agrario, el del plátano y tomate, introducido por el mismo, cuya producción se exportaba vía el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

El muelle no se construyó en el puerto antiguo de El Perchel sino en la misma playa principal, sobre una plataforma rocosa con área de poco calado. Fue una obra hecha con mampostería de piedra con argamasa de cal y arena revestida con cantería. No responde al modelo de dique que se adentra en el mar como los de Sardina y Agaete sino más bien una plataforma irregular, adosada al antiguo cantil con una rampa ascendente hasta el almacén de empaquetado. Llevó además unas casetas de madera para las consignatarias de los buques.

Solucionado el Pleito de La Aldea, en 1928, se recupera la economía y hasta 1936, el muelle alcanza un gran apogeo con un promedio anual de embarques de tomates alrededor de 30.000 Tm. Hasta 1939, el pueblo permanecía aislado, por el retraso de las obras de la carretera general que lo unía con el Norte, por lo que la navegación de cabotaje alcanzó el mayor desarrollo de su historia por estos mares. Junto a las líneas de veleros, motoveleros y vapores se reforzó un servicio rápido, en muchos casos diarios y de trayectos cortos de ida y vuelta con falúas a motor para viajeros, que enlazaba con Mogán y Agaete.



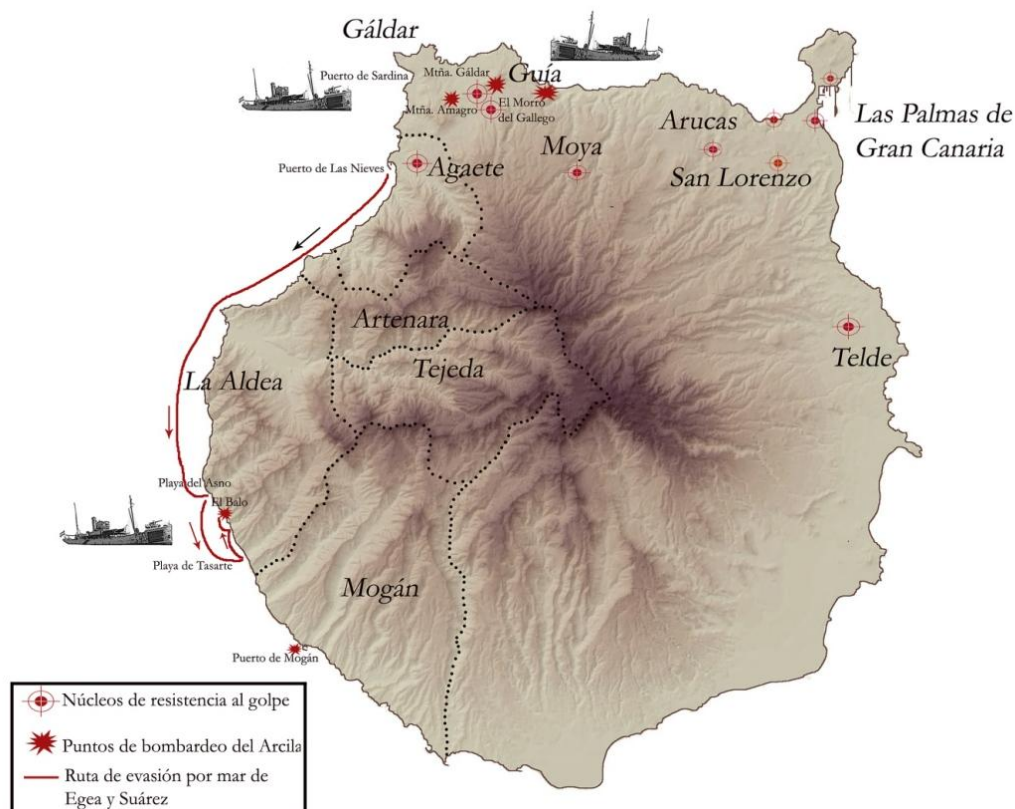
Almacén de Fyffes. Guguy (1904)



Mapa resumen del nuevo cabotaje (1900-1936)

4.4.4. Los embarcaderos del Suroeste

Más al Sur, desde 1900, Eíder-Fyffes se encargó de toda la infraestructura de empaquetado y embarques por las playas de Guguy (con indicios de una instalación aérea para bajar la fruta desde el almacén hasta el mar), Tasartico (almacén), Tasarte (almacén y un pequeño dique) y, ya en el municipio de Mogán, por la espaciosa rada de Veneguera (muelle y almacenes). En lo que no entramos con detalles por ser del cuadrante suroeste, a pesar de que aquí se desarrolla un importante capítulo de la pesca en Canarias: las factorías de salazón de pescado en las playas de Mogán, Tauro y Arguineguín.



5. FIN DEL CABOTAJE, GUERRAS, FORTIFICACIONES Y CAMBIOS ESTRUCTURALES (1936-2011)

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. Los cambios económicos y la mejora de las comunicaciones por tierra van a terminar con el tráfico de cabotaje en esta comarca.

La pesca de bajura y las factorías se mantiene algunos decenios pero acabará cediendo ante la nueva orientación económica de Canarias hacia el sector servicios, que se inicia a finales de los años sesenta.

Al acabar el siglo XX se nos presenta una mar con sus recursos sobreexplotados, una parte del litoral construido por urbanizaciones turísticas y una marinería en franca regresión, absorbida por el empleo del sector servicios.

5. 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 *Alcira*, comienza a bombardear las posiciones de la resistencia republicana en Gáldar y Guía, situadas en el morro de la 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, ocupa Sardina para, a lo largo del día, conseguir la rendición y entrega de los tres ayuntamientos del Noroeste.

La historia es más larga y acaba en la costa de Tasartico adonde llega el ejército rebelde y un grupo de falangistas para capturar al delegado de gobierno de la zona Norte, al grupo organizador de la resistencia al golpe, el farmacéutico de Agaete, Fernando Egea, el diputado Eduardo Suárez y otros, que luego serán ejecutados.

5.2. Las fortificaciones militares y crisis económica. Fin del cabotaje

Hacia 1939-1940, ante la amenaza de invasión por 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. Se planificaron 16 fortificaciones tipo búnker o nidos de ametralladoras desde la Costa de Arucas en la Punta del Camello hasta la Playa de La Aldea. Además se estudió la instalación en las playas de posibles desembarcos, desde La Aldea hasta el Norte varios emplazamientos de cañones fijos y puntos defensivos en el interior y demás estrategias militares lo que para los interesados aconsejamos la lectura del valioso el trabajo del investigador Díaz Benítez, *La Defensa del Noroeste de Gran Canaria en la Guerra Mundial* publicado en la revista de El Museo Canario de 2003.

DEFENSA MILITAR EN EL OESTE DE GRAN CANARIA 1940-1945

SIGNOS

- Batallón de Guía
- Compañía de Infantería
- Sección de Infantería
- Vigilancia de Guardia Civil
- Fortificación. Nido
- Puesto de observación



Playa de La Aldea. Puesto de observación (atalaya) y fortificación costera al fondo



Desde un primer momento se cavaron algunas trincheras y luego se construyeron fortificaciones de las que para esta zona de Gáldar a La Aldea conocemos un total de 10 búnker conocidos por “nidos”, de los que aún subsisten 7, bienes patrimoniales a proteger. Son pequeñas fortificaciones de arquitecturas diferentes; unas de muros muy gruesos de mampostería ordinaria donde sobresalen piedras y mampuestos y otros de gruesos y macizos muros realizados con un conglomerado de argamasa de cal, arena, agua y mampuestos; todos adosados a la roca o a obras portuarias, por tanto en el mismo litoral unos a nivel del mar en los flancos de las playas, por eso los encontramos por pares en casi todas las playas o acantilados. Disponían por lo general mirillas de observación y troneras para el disparo de las ametralladoras.

De estos 10 nidos dos se construyeron y aún subsisten en la Playa de La Aldea; otros dos en la de Las Nieve (Agaete), el ubicado en el mismo muelle que está pero embutido en el muro y el de la zona de La Salinas, desaparecido; en el Puerto de Sardina también dos, uno en el Muelle Viejo, ya desaparecido y

otro en el flanco sur del acantilado que subsiste; luego, tras bordear la Punta de Sardina se halla aún el de Caleta de Abajo, poco más allá también está el de la Playa de Bocabarranco para, a pocos metros más allá en El Agujero se construyeron otros dos uno de los cuales el más cercano a la población actual ha desaparecido.

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 generó 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 de Mogán que atrajeron a pescadores de Agaete y La Aldea.

Las tradicionales compañías navieras del cabotaje 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 último valle aún permanecía incomunicado 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, el proteccionismo de la Autarquía militar y la nueva red viaria terrestre, generaron en poco tiempo el fin del tráfico de cabotaje por este litoral.

A principios de la década de 1950, el cabotaje interinsular canario también languidecía no sólo por estas razones económicas y políticas sino por los arbitrios impuestos y la permisividad del régimen militar con los monopolios nacionales.

5.3. Último episodio represivo en la costa: los sucesos de 1968 en Sardina del Norte

Nuestra costa vive un último episodio de la Dictadura el 19 de septiembre de 1968 la Guardia Civil y agentes de la Brigada Político Social actuaron contra un centenar de sindicalistas que con sus familias y acompañantes pasaban una aparente jornada de ocio en la playa de La Cala de Martorell, en Sardina del Norte, muy cerca de aquí cuando el objetivo era realizar una asamblea clandestina para tratar asuntos sindicales del momento.

Ya les contará con todo detalle el profesor y especialista en este tema de la represión franquista, el próximo sábado, don Sergio Millares cómo aquella comilona familiar acabó con tiros, sangre, detenciones y un posterior Consejo de Guerra a 23 encausados. Y es que alertados por los servicios de información, miembros de la Guardia Civil se presentaron en el lugar para dispersar la reunión y ante la negativa de los sindicalistas comenzaron a dar tiros, unos al aire y otros a personas de las que dos quedaron heridas. Ante el fuego la gente se dispersó. A la acción de los guardias civiles se sumaron policías de la Brigada Político Social al objeto de capturar a los sindicales, parte 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. Finalmente, al caer la tarde apresaron 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 luego un Consejo de Guerra contra 23 personas, que las condenó a penas entre once y un año de prisión, entre las que se hallaban destacados sindicalistas, intelectuales y artistas.

5.4. El turismo de masas y cambios estructurales

El sector pesquero de este litoral ha perdido en los últimos años la fuerza que tenía. Ha modificado sensiblemente su estructura técnica y social al quedar muy mediatizado, sobre todo en los núcleos de Mogán y Arguineguín por la poderosa fuerza de la tercerización económica, mientras que la mayor parte de la escasa pesca del cuadrante norte se destina en Gáldar, Agaete y La Aldea a la demanda de los restaurantes y se halla en decadencia.

Los patronos y marineros han envejecido sin tener recambios, por lo que un sector con tanta historia tiende casi a desaparecer como consecuencia de 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. Se oponen a ello ecologistas y sectores sensibilizados, alegando el deterioro ambiental tanto del litoral como de la fauna marina por la sobreexplotación de los recursos y la falta de una planificación de economía sostenible.

La obra portuaria más significativa ha sido la del dique 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 ambientales, algunos de carácter irreversible. La pesca incontrolada, la descarga 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.

Los polos de desarrollo turístico existentes desde Las Nieves de Agaete a Sardina del Norte, ocupando espacios marítimos y presionando con sus servicios, han causado ambientales.

Los focos de vertidos de aguas residuales con emisarios en las mismas mareas han contaminado muchas zonas, aunque en las costas abiertas a los vientos y oleajes el impacto ha sido menor y los controles son cada vez mayores. En los lugares más afectados por estos vertidos, con una alta carga bacteriana, las comunidades de algas y praderas fanerógamas (sebadales) son muy sensibles a los efectos de la contaminación; en cambio, algunas algas verdes nitrófilas, resultan favorecidas y se desarrollan, pero son unidades muy simples que no aportan vida al ecosistema.

5.5. Lugares de Importancia Comunitaria (LICs)

De los siete LICs* marinos (*Lugar de Importancia Comunitaria*) declarados en Gran Canaria, dentro de la política conservacionista de la Comunidad Europea, de cara a la futura *Red Natura 2000*, 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.

Esto va abrir 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.

Y es que, a modo de conclusión, mientras el sector social y político de los influyentes siga considerando a las medidas protectoras del medio como un enemigo para el desarrollo económico de los pueblos, mal se están diseñando los caminos para el futuro.



6. LA TRADICIÓN MARINERA. ASPECTOS ETNOGRÁFICOS

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 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 relevado por las nuevas generaciones de pescadores profesionales, deportivos o turísticos, con modernas artes y embarcaciones; nuevos bienes de equipo con grandes adelantos tecnológicos que sobreexplotan los limitados recursos marinos.

El paisaje urbano de las playas de antaño ha sido borrado y redibujado con urbanizaciones, restaurantes y embarcaciones de recreo. Playas aquellas, donde fotógrafos y pintores captaron imágenes de sencillas casas de piedra cubiertas con torta de paja y barro, cuevas, blancos edificios y almacenes de empaquetado con un mismo telón de fondo: barquillos, nasas, redes y el intenso azul de mar.

No obstante queda el recuerdo una tradición marinera, que pretendemos exponer como complemento a la ya estudiada perspectiva histórica sobre esta fachada del poniente insular.

6. 1. La pesca en la sociedad aborígen

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.

Los charcos intermareales acogían abundantes especies donde con sencillas técnicas e instrumentos primitivos podían ser capturadas.

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 algunos europeos como, por ejemplo, los frailes mallorquines y otros que se acercaban a ella al intercambio comercial de orchilla y otros productos.

Desde los primeros años de la Colonización se introdujeron en todas las Islas nuevas estrategias y técnicas de pesca, en su mayor parte vía los colonos

portugueses, habida cuenta de que gran parte del léxico de la mar del castellano hablado en Canarias tiene su raíz lusitana o gallega.

Aparecen las embarcaciones, redes, anzuelos... y demás técnicas que permiten las capturas en mar adentro aunque el mayor desarrollo no tiene lugar hasta el siglo XVIII con la pesca en la costa del Continente. Con ello se fue conformando una tradición marinera de pesca de bajura que iremos analizando con mayor detalle según las noticias y testimonios orales relacionados de finales del siglo XIX a principios del XX, teniendo por un lado a los mareantes de tierra, conocedores profundos de la pesca de orilla y por otro a los barqueros que se adentraban mar adentro hasta los parajes.

6.2. Los mareantes

Eran labradores muy 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 en el de las calmas de septiembre, semanas antes de las siembras, a las que llevaban jareada parte de lo pescado para ofrecerlo como conducto a la gente que les ayudaba.

Conocían a la perfección qué veriles o qué técnicas de pesca se requerían en cada momento, así como los pasos y veredillas que atravesaban degolladas, andenes y fugas sobre el mar.

Guardaban secretos sobre qué carnadas y anzuelos se precisaba para la pesca del momento, cantos para atraer a las morenas o estrategias para sacar a los pulpos de las oquedades. Ellos mismos elaboraban sus curiosos aperos: tambores, fijas, liñas, laperos...

Y fueron transmisores de cuentos fantásticos sobre maromas y pulpos gigantes, “pescados malos” que llegaban por la noche a la costa; dineros enterrados como el de Barranco Oscuro (Tasarte) o voces de brujas como las del cuento de “cena Juan y coge El Paso”:



6.3. Los barqueros

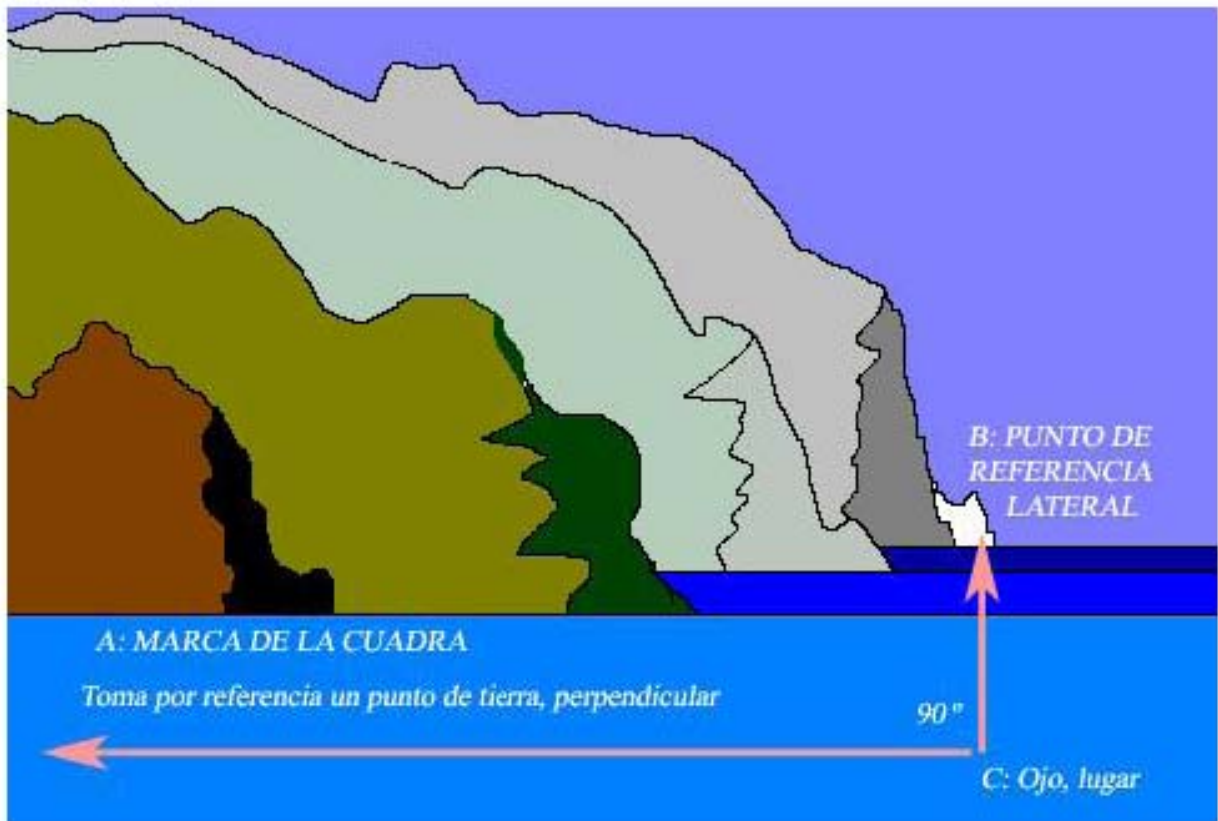
Los profesionales a tiempo total, conocidos como “barqueros”, por lo general conformaban los núcleos de población costera, en grupos sociales muchas veces distantes con “los del pueblo”. El trabajo de la mar y las penurias económicas los curtían envejeciéndoles el físico aunque muchos fueran longevos.

Las generaciones de la primera mitad del siglo XX apenas conocieron innovaciones técnicas. Aún carecían de falúas a motor y a golpe de remo, vencían travesías con viento en contra, de un mar bravío de sotavento a barlovento, con el riesgo de perder la vida. O se adentraban con sus velas mar adentro con la única brújula que las estrellas, el Teide y la costa donde trazaban "las marcas", un sistema de puntos de referencia en la costa para orientarse en la mar en la búsqueda de bajones de pesca, como estudiaremos más adelante, unos conocimientos empíricos de la sabiduría popular, tan comunes en Canarias y Madeira, que se transmitían de padres a hijos.

Las poblaciones marineras de esta comarca se vinieron a integrar con la población del interior a medida que avanzaba el siglo XX y cuando sus miembros comenzaron a complementar el trabajo de la pesca con la oferta laboral de cada momento, primero la actividad agrícola de exportación y luego, ya recientemente, con el sector servicios. Hasta este momento marcaron una definida estructura socioeconómica de fuerte componente familiar. Las mejoras servicios básicos como vivienda, educación, sanidad o el desarrollo sociocomunitario (cofradías, asociaciones...) ha sido, por lo general muy significativo, en el último tercio del siglo.

Barqueros de Sardiná del Norte, 1935, con una manta capturada.





6.4.- Embarcaciones, artes y estrategias tradicionales de pesca

6.4.1. Embarcaciones

Los barcos construidos en esta zona, según fueran para navegar por las Calmas del Sur o por las aguas rizadas del Norte, tenían una configuración algo diferente, aunque todos eran, hasta mediados del siglo XX, barquillos de dos rodas* (con puntas en sus extremos), sin cubierta, con medios puentes (los salvavidas) en popa y proa, con 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 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.

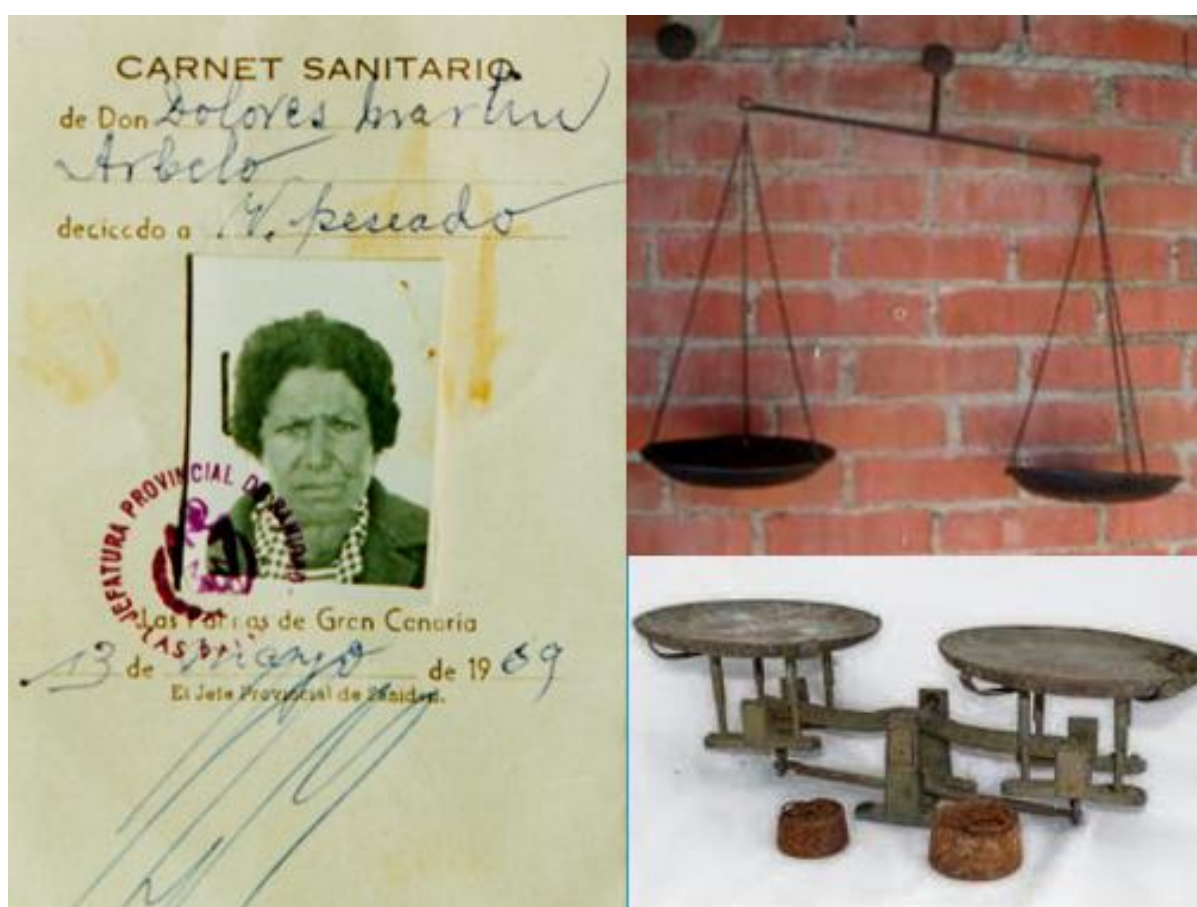


Destacamos el diseño del casco de carena, en forma de doble curvatura, con quilla prominente y resistente a los mariscos y playas de piedra. Las barcas de sección más apicada y de menos manga estaban destinadas a las aguas abiertas del Norte, que necesitaban bolinear mejor (navegar contra el viento) y, además ser livianas para la navegación a remo.

En cambio las construidas para los mares de Las Calmas llevaban una base más aplanada, aunque, tanto en unos como en otros puertos, encontramos ambos modelos, siempre dentro del diseño del casco donde la carena es redonda con doble curvatura y una proa de cuchara.

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 50 y principios de los 60 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 pasado.



6.4.2. Pesas y medidas tradicionales, venta de pescado

Las pesas de los marineros y vendedoras de pescado eran romanas muy rudimentarias, teniendo como unidades de contrapeso piedras con el peso de 1, 0,5 y 0,25 kg. A partir de 1950-1960 comienza un control tanto de las pesas por el Fiel Contraste como de la venta por las autoridades sanitarias aunque en este último caso no se hace una estricta vigilancia.

En cuanto a las medidas de longitud se empleaban patrones antropométricos cuya equivalencia con el sistema métrico decimal nunca era

tenido en cuenta en la mentalidad del marinero: el *palmo* (0,29 m) y la *braza* (1,83 m). Para longitudes de profundidades se empleaba un patrón muy marinero: la *liña* (25 brazas) y para distancias en la superficie la *milla marina* (1.852 metros).

ARTES SIMPLES Y TRAMPAS



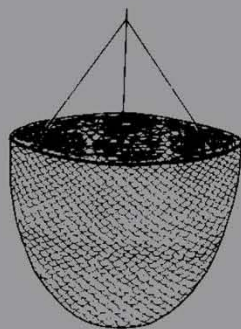
Nasas metálicas



Tambores



Cañas, arpones...



Guedera

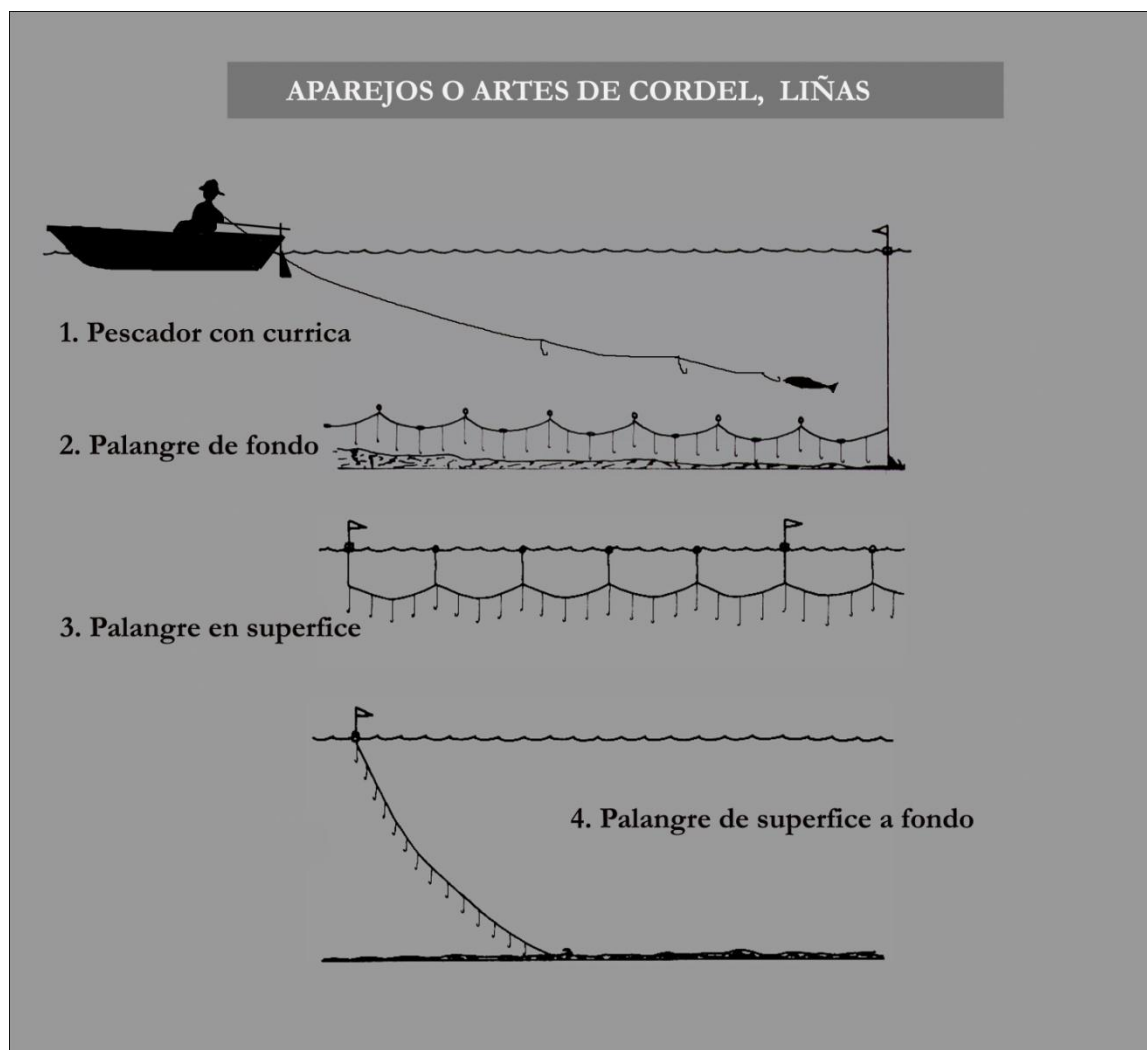


6.4.3. Artes tradicionales

Como “artes de pesca” se denominan genéricamente todos los artilugios o utensilios empleados para las faenas de pesca, tales como anzuelos, arpones, bicheros, fijas, tambores, nasas, aparejo y redes diversas.

Podemos clasificarlas atendiendo a la forma de empleo en varias categorías:

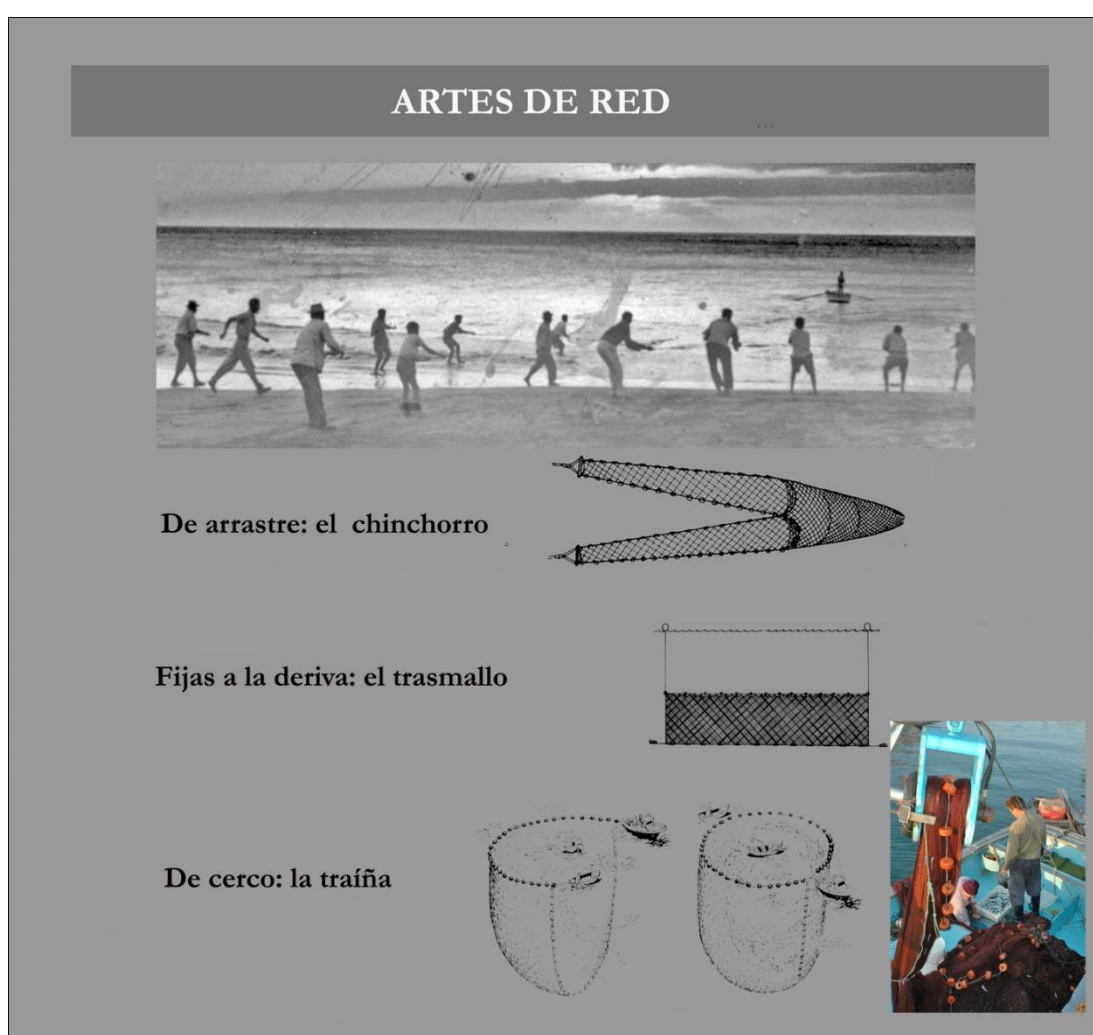
- En primer lugar se halla el grupo de **artes simples y trampas** (que el pescador se emplea directamente sobre la pieza). Son varias como el *arpón*, el *bichero*, el *lapero*, la *caña*, el *tambor* y *nasa de junco*, más tarde sustituida por la nasa de *tela metálica*, que aún subsiste, la *guelderá*...



- Después está el conjunto de los **aparejos o artes de cordel** (liña) con anzuelo en variantes diversas. Son los utensilios de pesca más comunes de las comunidades pesqueras artesanales de Canarias. Básicamente lo constituye una liña o cordel asidos 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. Conllevaba una gran habilidad y larga experiencia de la mar, en la mayoría de los casos saberes transmitidos de padres a

hijos porque precisaba: tipo de anzuelos y carnadas, conocimiento exacto de pesqueros, horas de pesca, las más empleadas con el arte de cordel son las nocturnas, preferentemente de madrugada. 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 1940-1950 con las embarcaciones a motor y más recientemente con el empleo de señuelos y pez vivo para engañar con facilidad a los peces depredadores.

Un arte de cordel más moderno, introducido ya en tiempos recientes fue el *palangre*, aparejo con una liña madre con varias disposiciones.



- Y, por último, se halla el grupo, muy heterogéneo, de las 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 su estructura, forma y posición que adopta en el agua básicamente pueden ser:

* **De arrastre** (el chinchorro)

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

* **De cerco** (la traíña)

El *chinchorro* es un arte muy empleado en la pesca artesanal hasta su prohibición de calarlo en playas. Conlleva forma de “V”, con la parte ancha hacia la costa. Se empleaba para la captura de especies pelágicas (sardina, caballa, chicharros, bogas...). Se trata de la única red de arrastre empleada por los barqueros canarios desde muy antiguo hasta que después de la posguerra se utilizaron otras. 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.

Estas artes y estrategias de la pesca artesanal de este cuadrante coinciden con las del resto de Canarias aunque las variaciones que pudieran darse se encuentran en la forma y el tiempo de introducción.

Hasta principios del siglo XX se observa una mayor evolución de las técnicas por los puertos del Norte (Sardina y Las Nieves) aunque el de La Aldea queda relegado por la carencia de profesionales a tiempo total, mientras que los núcleos pesqueros del Sur (Mogán y Arguineguín) se ven favorecidos a comienzos del siglo por la implantación de las factorías que introducen notables mejoras.

La pesca artesanal, en decadencia hoy, ha mejorado con nuevas embarcaciones tipo “bermeanas”, la generalización de la pesca de cerco con la traíña, la localización de puntos pesqueros, con GPS, la seguridad con radio, etc.



6.5. El papel de la mujer del pescador, el caracol y los burriqueros

Las mujeres de los barqueros se encargaban de comercializar el pescado por el interior de las poblaciones, con baños a la cabeza a plena voz de “pescado vivito” o “pescado fríe”, estampas ya casi desaparecidas.

Destacamos el curioso cliché de la nonagenaria de Agaete, seña Dolores Arbelo con su burra cargada de pescado por la carretera de La Aldea, llevando a su lado a nietas de corta edad que, con mucho arte, le cantaban el pescado; pero, más curiosas eran sus sorprendentes operaciones matemáticas con símbolos primarios a lápiz y pequeñas piedras de distinto tamaño y millos, similares a los empleados por su paisana seña María Méndez en Agaete.

De gran valor etnográfico eran los cálculos exactos de Isabel Quesada (*Mabel*), de otra familia de pescadoras de Agaete, con lápiz y papel mediante símbolos de representación numérica similares (redondelas, cruces, rayas, etc.), tanto para la venta del pescado como para las cuentas de su cantina en el muelle de La Aldea, en los años 30 y 40 del siglo pasado, que se corresponden, tanto unos como otros, con los empleados desde Mogán a Sardina del Norte o los del Puerto de La Orotava. Estas vendedoras de pescado ejecutaban unos recuentos, sumas, restas y control de lo fiado, etc. con sorprendente precisión matemática.

A pesar de no intervenir en las faenas de pesca, el papel de la mujer del pescador era preponderante y sufrido en la sociedad marinera. Tenía que atender a una familia numerosa, comercializar el pescado por el interior y ayudar en las faenas de varado diario del barquillo y la reparación de las redes.

Otros elementos etnográficos a estudiar era el recurso para anunciar la venta del pescado por el interior de la Isla a través del sonido del caracol o bucio.

Curiosos eran *los burriqueros* o *burreros*, los más famosos los de Gáldar, de la primera década del siglo XX. Gente de tierra que comercializaba los excedentes de la pesca de toda la costa desde Sardina de Gáldar hasta La Aldea y el Campo.

Todos estos vendedores bien a lomos de bestias o a la cabeza las mujeres y al hombro los hombres alcanzaban las medianías y cumbres de Gran Canaria, tanto con pescado fresco como sardinas tostadas con gofio que comercializaban a docenas, al trueque con productos del interior (queso, millo, frutas...).

6.6. Habla y léxico de la mar

El componente marinero en el habla del canario es muy peculiar y además con muchas palabras de origen portugués y un rico repertorio de expresiones y refranes; palabras del mundo marinero de la lengua castellana hablada tanto en Canarias como en América. Valga el ejemplo de abarrotar, amarrar, embarcar, estibar, fletar, etc.

En primer lugar destacamos un aspecto muy curioso del habla en esta comarca, concretamente en Agaete: su cadenciosa y cantada expresión oral que hoy está desapareciendo. El habla de la gente de Agaete se diferenciaba por ello de la del resto de la Isla. El enclave pesquero de Las Nieves aportó a principios del siglo XX elementos humanos a poblaciones nuevas en la Isleta, Telde (Melenara), Arguineguín y La Aldea, con lo que familias enteras llevaron su habla características a estos lugares. Además estamos ante el pueblo marinero con mayor profusión de sobrenombres de Gran Canaria. En relación con apodos de la mar, en este municipio se hallaban, hasta los años 60, entre otros, *El Salmonete* (pelirrojo y pecoso), *El Cherne*, *El Arenque* (por seco y flaco), *La Tonina*, *El Congrio*....

En cada pueblo de nuestra comarca encontramos sobrenombres referidos a peces: *El Breca*, *La Vieja*, *El Fula*, *El Besugo*... El tema se alargaría con otros más que son ya como parte del patrimonio familiar, de nuestra Historia Oral.

Don José Pérez Vidal (1952) fue el primer estudioso de la etnografía canaria que se ocupó de elaborar una lista de voces, empleadas en el castellano hablado en Canarias, de procedencia marina; relación que se ha alargado con otros trabajos posteriores. De ello, a título de ejemplo,

seleccionamos algunas de las más empleadas en esta zona y añadimos otras nuevas.

Achicar. Extraer agua de la embarcación. En tierra sacar agua de un pozo o recipiente de naturaleza diferente.

Arranchar. Preparar los aparejos para ir a pescar. Preparase para salir de casa.

Arruaje. Pescado menudo de poco valor comercial (cabozos, tapaculos...). Chusma, gente de mal vivir.

Las palabras, modismos, frases y refranes de origen marinero son muy comunes en Canarias, empleadas en el lenguaje coloquial para ponderar comportamientos, naturaleza y cualidades tanto físicas como humanas de personas.

Arriar en banda. Soltar el barquillo, soltar cabo, potala, vela...En tierra: Abandonar una cosa, tarea u otra obligación.

Con la proa para el marisco. Ir muy mal en un negocio, enfermedad, etc.

Bergante. De bergantín. Persona pícara, bandida, que se mueve de un lugar a otro como un barco.

Borrarse las marcas. Estar desorientado, en referencia cuando por la calima u otros aspectos de la visibilidad, no se divisan las marcas de tierra y el marinero se desorienta.

Cortar amarras. Romper relaciones.

Dar a alguien mojo con morena. Dar su merecido castigo a alguien.

Destriparlo como una sardina o rajarlo como una caballa. Acabar con una persona.

Echar un cabo. Ayudar.

Embrumarse las marcas. Perder el sentido y la visión de las cosas por cuestiones varias (cuando las nubes cortan la visión de las marcas de tierra el marinero no puede localizar los parajes de pesca).

Ir o decir alguien "avante claro". En marcha directa, resuelta y expedita por caminos, cosas y proyectos (ir avante claro, se emplea cuando el barco empieza a navegar desembarazado tras las maniobras de desatraque o de levar anclas).

Irse al garete. Quebrar, arruinarse (un barco va al garete cuando navega sin gobierno y a la deriva).

Ir viento en popa. Marchar algo muy bien.

También están los refranes como

El que quiera lapas que se moje el culo. Para explicar la necesidad del trabajo serio en la consecución de objetivos deseados.

Ojo a la mar y golpe a la lapa. Advertencia sobre la precaución que se debe tener en negocios, trabajos, etc. ante los peligros implícitos.

Donde manda patrón no manda marinero. Explicación sobre el poder del jefe, frente a decisiones de los subordinados.

6.7. La tradición culinaria

El pescado siempre estuvo presente, desde la época aborígen en la dieta del isleño. El fresco más abundante en verano y el salado en invierno, siempre unido a otros alimentos básicos como era, en primer lugar el gofio y luego las papas.

A partir del siglo XVIII, la población humilde se benefició con la introducción masiva del pescado de la Costa lo que coadyuvó a evitar cuadros de desnutrición.

En esta zona de Gran Canaria, con larga tradición marinera desarrolló, por tanto, una variada lista de platos de pescados y mariscos, de los que seleccionamos algunos muy representativos como el Caldo de Pescado, el Mojo hervido, Jareas asadas, Sardinas tostadas con gofio...

FUENTES Y REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

La fuente básica para la elaboración de esta exposición está en nuestro trabajo ***La Mar en el oeste de Gran Canaria. Aspectos físicos, históricos y etnográficos***. Infonortedigital.com.

Además hemos consultado a los siguientes autores:

DÍAZ BENÍTEZ, J.J. (2005): “La Defensa del noroeste de Gran Canaria durante la Segunda Guerra Mundial”, en la revista de El Museo Canario, LVIII 2003, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 170-188.

MARTÍN SANTIAGO, F.E (2010): “Barcos de cabotaje en Agaete durante el siglo XIX: linajes de Armas y Trujillos”, en http://www.guiahistoricoculturaldetelde.es/index.php?option=com_content&task=view&id=5894&Itemid=1

SOCORRO, P. “Vapor hundido a cañonazos”, en el periódico *Levante*. También en: <http://nauticajonkepa.wordpress.com/2010/02/03/un-vapor-hundido-a-cañonazos/>.