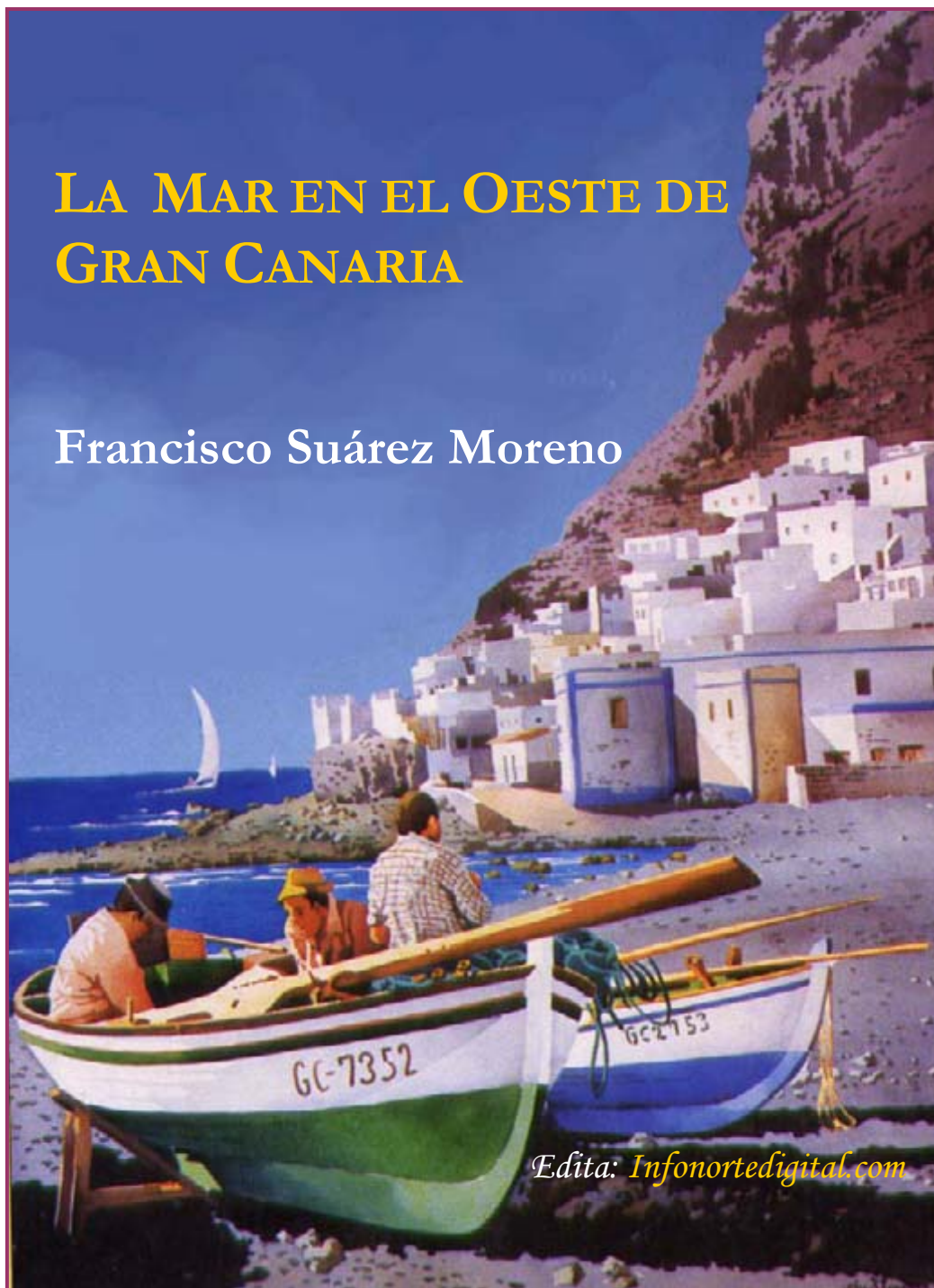


LA MAR EN EL OESTE DE GRAN CANARIA

Francisco Suárez Moreno



Dedicatoria

*A la gente de la mar,
mareantes, pescadores y
bañistas,
con el deseo de que de una
vez por todas entendamos que ella es
patrimonio de todos y todas,
de los ahora y de los del mañana.*

*A la memoria de un amante de la mar, mareante de tierra
que no conocí: mi abuelo Manuel Moreno,
conocedor, dicen, de pasos, veriles y verichuelos,
de estrategias y artes de pesca
en las solitarias playas de Tasarte y Las Aneas.*

FRANCISCO SUÁREZ MORENO

LA MAR
EN
EL OESTE DE GRAN CANARIA
Aspectos físicos, históricos y etnográficos



EDITA:
Infonortedigital.com
Gáldar, Gran Canaria, 2004

© Francisco Suárez Moreno

© *Infonortedigital.com* para esta edición electrónica.

FOTOGRAFÍAS E ILUSTRACIONES: Propiedad de los autores correspondientes

DISEÑO Y COMPOSICIÓN: Francisco Suárez Moreno

CORRECCIÓN DE PRUEBAS: Aurelia Barriuso Bonilla

ILUSTRACIÓN DE CUBIERTA: Acuarela del pintor canario Elías Marrero. Estampa marinera de Playa de Mogán, obra propiedad de don Fernando Arencibia.

DEPÓSITO LEGAL:

PARA CUALQUIER REFERENCIA SOBRE EL CONTENIDO ESTE LIBRO:

fsuarezm@hotmail.com

ÍNDICE

PRESENTACIÓN.....	7
INTRODUCCIÓN.....	9
I.- EL LITORAL Y SUS ECOSISTEMAS	11
1.- <i>En tierra firme</i>	
2.- <i>La Corriente de Canarias, los alisios y las aguas marinas</i>	
3.- <i>Los ecosistemas de la costa</i>	
4.- <i>Los ecosistemas marinos</i>	
<i>Glosario</i>	
II.- LA SOCIEDAD ABORIGEN Y EL MAR. PRIMERA REFERENCIAS	
HISTÓRICAS DE NAVEGACIÓN.....	41
1.- <i>Los canarios frente al mar</i>	
2.- <i>Navegantes y conquistadores</i>	
III. CABOTAJE, PESCA, SALINAS Y OTRAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS	
(SIGLOS XVI-XIX).....	51
1.- <i>La navegación entre las dos islas</i>	
2.- <i>La flotilla de cabotaje y la pesca</i>	
3.- <i>Las Salinas de marisco</i>	
4.- <i>La orchilla</i>	
<i>Glosario</i>	
IV.- LOS PUERTOS HISTÓRICOS (SIGLOS XVI-XVIII).....	63
1.- <i>Sardina, Puerto de Primera Tierra</i>	
2.- <i>Puerto de El Juncal</i>	
3.- <i>Puerto de Las Nieves</i>	
4.- <i>Puerto de El Perchel-La Aldea</i>	
5.- <i>Puertos de Las Calmas</i>	
V.- UNA COSTA INSEGURA: PIRATAS Y CORSARIOS (SIGLOS XVI-XVIII).....	77
1.- <i>El Regimiento de Guía</i>	
2.- <i>Ataques del corso por los puertos de las calmas, La Aldea y Agaete.</i>	
VI. EL PUERTOFRANQUISMO (I). CAMBIOS Y DESARROLLO ECONÓMICO	
(SIGLOS XIX-XX).....	85
1.- <i>La pugna por La Caleta de Arriba</i>	

2.- <i>La reconversión de la flota</i>	
3.- <i>Rompiendo con el aislamiento de los pueblos</i>	
4.- <i>Cal por la mar</i>	
VII. EL PUERTOFRANQUISMO (II). EL AUGE DE LOS PUERTOS HISTÓRICOS (SIGLOS XIX-XX).....	99
1.- <i>El Puerto de Sardina y la Ayudantía de Marina de Gáldar</i>	
2.- <i>El Puerto de Las Nieves y sus navieras familiares</i>	
3.- <i>El Puerto de La Aldea</i>	
4.- <i>Los embarcaderos del Suroeste</i>	
5.- <i>Los puertos y factorías de Mogán.</i>	
VIII. FIN DEL CABOTAJE, GUERRA Y FORTIFICACIONES. CAMBIOS ESTRUCTURALES (1936-2003)	133
1.- <i>Los días del Golpe Militar de 1936</i>	
2.- <i>Las fortificaciones costeras y otros episodios (1939-1945)</i>	
3.- <i>Fin del cabotaje y de las fábricas de salazón</i>	
4.- <i>Últimos episodios represivos en la costa</i>	
5.- <i>El turismo de masas y cambios estructurales (1968-2003)</i>	
6.- <i>El impacto ambiental marino</i>	
IX. LA TRADICIÓN MARINERA. DE LOS ABORÍGENES A LA ACTUALIDAD.....	157
1.- <i>La pesca en la sociedad aborígen</i>	
2.- <i>Los cambios tras la Conquista y Colonización</i>	
3.- <i>Los mareantes</i>	
4.- <i>Los barqueros</i>	
5.- <i>Artes y estrategias tradicionales de pesca</i>	
6.- <i>El papel de la mujer del pescador</i>	
7.- <i>Habla y léxico de la mar</i>	
8.- <i>La tradición culinaria</i>	
9.- <i>Víctimas de la mar</i>	
FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA.....	205

PRESENTACIÓN

El mar está presente en el devenir histórico de los pueblos de las comarcas costeras desde Gáldar hasta Mogán. Una historia común que se recoge en este libro de Francisco Suárez Moreno y que Infonortedigital.com asume como empresa editorial en su compromiso por divulgar nuestro patrimonio cultural. La visión global con que se ha investigado y escrito es la que, como empresa de comunicación, pretendemos llevar a cabo en nuestra información electrónica a todos los hogares, centros educativos e instituciones de nuestra comarca norte y oeste de Gran Canaria.

*El lector va a encontrarse, en las 212 páginas de este libro electrónico, con un amplio material de contenido geográfico, biológico, histórico y etnográfico de esta porción del Atlántico Medio, muy didáctico e ilustrado con un buen soporte gráfico que hará aún más grato la lectura sobre los más diversos detalles que nos puede ofrecer la enorme biodiversidad marina del poniente de Gran Canaria y la historia de la dialéctica del hombre-mujer con el mar a lo largo de siglos. Aspectos oceanográficos, climáticos; historia de barcos, embarques y desembarques; costumbres marineras, cambios económicos y sociales a lo largo de cinco siglos de historia son, entre otros, los contenidos básicos de este libro que lleva por título ***La Mar en el Oeste de Gran Canaria. Aspectos físicos, históricos y etnográficos***, que presentamos y ofrecemos a nuestro cada vez mayor número de lectores.*

Gáldar, febrero de 2004.

Jesús Quesada

Infonortedigital.com

INTRODUCCIÓN

Entre la costa y la alta mar se sitúa un amplio espacio vital para la economía de Canarias, donde, a lo largo de su historia, cada una de las generaciones humanas han ido entablando una dialéctica constante con la Naturaleza, para aprovechar sus recursos y desarrollar culturas, dibujando “marcas”, abriendo sendas por acantilados y rutas de comunicación interinsulares que han unido el fragmentado espacio insular.

En la época aborígen, la mar aportó alimentos y conformó el espacio de los tradicionales mareantes, luego, tras la violenta Conquista sirvió como vía natural de comunicación y transporte frente a los kilométricos, desnivelados e intransitables caminos de herradura del interior. Hoy siguen aprovechándose sus recursos pesqueros aunque no de forma sostenible, como también son recursos importantes sus playas, sol y paisajes en un nuevo orden económico y social, necesitado de nuevas perspectivas que lo exploten de otra forma más racional. Es lo que pretendemos exponer en este trabajo divulgativo, con una perspectiva global de la mar, de sus playas y quebrados riscos y de sus gentes.

En fin, hemos querido que el lector se encuentre con la rica biodiversidad marina, los paisajes y la memoria colectiva, desde El Río y Sardina del Norte hasta Arguineguín, tras rebasar la difícil Punta de La Aldea; una historia común de barcos, marinos, fortificaciones, salinas, factorías, pescas, marisqueos, pasos por veriles y andenes costeros; una variada cultura en el marco de una Naturaleza vigorosa y extraordinaria, entre el frescor del alisio, el ruido y el salitre del mar, acompañado por los cantos de las gaviotas y pardelas.

I EL LITORAL Y SUS ECOSISTEMAS

La fachada occidental de Gran Canaria presenta un paisaje marino de fuertes contrastes entre tierra, océano y un horizonte sobre el que se dibuja la azulada franja de la isla de Tenerife con el Teide como referencia constante. Esta accidentada costa se reparte entre los municipios de Gáldar, Agaete, Artenara, La Aldea y Mogán, con unas distancias extremas al puerto de Santa Cruz de Tenerife de 65 a 87 km.

1.- EN TIERRA FIRME

La comarca presenta una configuración geomorfológica* muy singular y heterogénea. En la parte norte, hasta Agaete, destacan materiales rocosos de las formaciones volcánicas más reciente (del Ciclo Roque Nublo y Tercer Ciclo* de la configuración geológica insular). Son unas superficies suaves, sometidas a unas condiciones climáticas húmedas, las del viento alisio, que ha generado un mayor desarrollo agrícola y poblacional. En cambio, de Agaete hacia el Sur aparecen edificios montañosos más viejos y vigorosos (del Primer Ciclo* de la formación geológica), con una vegetación más escasa por la falta de humedad y la mayor insolación. Todo el litoral está seccionado por las desembocaduras de barrancos, que conforman radas y caletas con plataformas de abrasión marina, veriles y playas, excelentes puertos naturales, al abrigo de los vientos reinantes.

Norte-Oeste

Entre Sardina del Norte y el Puerto de Las Nieves, la costa mantiene medianos escarpes, producto del erosivo retroceso del litoral sobre las plataformas lávicas del Segundo Ciclo eruptivo de la formación insular. Hacia el interior aparecen amplios planos o llanos como los de Botija, San Isidro o la Vega de Gáldar, donde, a lo largo de la historia se ha desarrollado un gran espacio agrícola y los más importantes núcleos de población. En el Norte, resalta, por gran valor ecológico, la costa de La Punta del Mármol (Guía), recientemente propuesto como Lugar de Interés Comunitario (LIC), para la futura Red Natura 2000 de los espacios protegidos por la Unión Europea. Tras rebasar estos acantilados (El Gallego-La Cuesta de Silva), el litoral aparece bajo y más rectilíneo, destacando la amplia perspectiva de San Felipe a Bañaderos, la Costa de Layraga, en otro tiempo cubierta de cultivos agrícolas de exportación, una zona de alta densidad de población, vinculada históricamente a Guía y Gáldar aunque más integrada en la comarca del Norte

FIG. 1. *La costa de Layraga.*



FIG. 2. *El Río y los planos de Guía.*



FIG. 3. *La Caleta de Arriba o de Soria.*



FIG. 4. *El Puerto de Sardina.*



FIG. 5. *La costa de El Cardonal y la ensenada de El Juncal.*



Los planos de la comarca del Noroeste (Guía, Gáldar y Agaete) aparecen seccionados por barrancos, cuyas desembocaduras, a modo de pequeñas radas con playas arenosas/pedregosas, como las de El Río, Caleta de Arriba, Caleta de Soria, Sardina del Norte, El Juncal y Las Nieves, conformaron los puertos históricos objeto de estudio.

Del Puerto de Las Nieves hacia el Sur el paisaje cambia. Resulta impresionante por sus perspectivas, además de ilustrativo sobre la formación geológica y evolución del relieve. Hasta la Punta de La Aldea presenta gigantescos bloques cortados, del antiguo macizo en escudo, que dan al mar, como los megaacantilados* de Faneque y Andén Verde, que alcanzan alturas de 200 a 800 metros sobre el nivel del mar, casi en vertical sobre la costa.

La planta de la Isla aparece aquí recortada a modo de arco. Y es que estos escarpes, en la misma orilla del mar, son el resultado del retroceso a que ha estado sometida la costa Oeste, donde un posible deslizamiento gigantesco por gravedad y la erosión marina han desmantelado una gran porción del antiguo escudo rocoso que se extendía varios kilómetros mar adentro, dejando incluso pequeños testigos, el primero de ellos, el emblemático Roque Partido (El Dedo de Dios), en la misma rada de Las Nieves.



FIG. 6. *El emblemático Roque Partido.*

FIG. 7. *El Andén Verde, Risco de Faneque y la costa de Agaete y Gáldar al fondo.*



FIG. 8. *Base de los acantilados, entre El Andén Verde y la Punta de La Aldea.*



La base de El Andén Verde, por Las Arenas, municipio de Artenara, la constituye un deslizamiento gigante, una playa levantada, de arenas claras de origen orgánico marino (restos de moluscos, foraminíferos* que el viento ha extendido hacia adentro casi un 1 km hasta una altura de 150 m sobre el nivel del mar). Su formación arenosa dunar y demás aspectos geomorfológicos y botánicos bajo este acantilado de 700 metros de altura, son de gran valor científico (GUITÁN y otros, 1984: 69). Es un punto pesquero, al que se accede desde la carretera por una bajada que alcanza, primeramente, la vivienda del Cortijo de Las Arenas, la casa de Job (nombre que aparece desde 1666, SUÁREZ GRIMÓN, 1978: 258).



FIG. 9. *La playa de Las Arenas. Cuadro interior: perspectiva dirección Norte, donde se aprecia el deslizamiento gigantesco.*

Bajo los acantilados de El Andén Verde hasta La Punta de La Aldea, las plataformas de abrasión marina son escasas y las profundidades se acentúan con unos fondos rocosos y ricos en especies marinas. Rebasar La Punta de La Aldea, un riesgo para los navegantes, no significa cambio de panorama, el mar permanece abierto a barlovento y, por tanto, agitado; aunque, presenta la posibilidad de los abrigos del Puerto de El Perchel y la rada de La Aldea. Esta se presenta como un enorme hueco con panorama amplio hacia el interior de la Isla, por el gran barranco que viene desde Tejeda, tras abrirse al espacioso valle por un estrecho cañón.

FIG. 10. *Las Arena-Punta de La Aldea.*FIG. 11. *La Punta de La Aldea.*

FIG. 12. *La rada y el valle de La Aldea (fotografía del Cabildo de Gran Canaria).*



Desde La Aldea, rumbo Sur, la costa vuelve a levantarse con espectaculares acantilados y caideros* que llegan hasta Guguy, donde, nuevamente, ponen al descubierto antiguos estratos lávicos, conos sepultados, mantos de cenizas... de extraordinarias y cromáticas perspectivas. Se aprecia en estos megaacantilados* una impresionante sección de la Isla antigua, atravesada por una densa red de chimeneas volcánicas (diques o canalizos*). Es, verdaderamente, un libro abierto de la génesis insular. Entre el difícil tramo de navegación de La Baja del Trabajo a las playas de Peñón Bermejo-Guguy (Güi-Güi) es la zona marítima es transición. Ya, en la Punta de El Descojonado, cerca de Tasartico, nos hallamos en la parte más occidental de Gran Canaria, donde la mar ahora tiende a tranquilizarse por completo. Entramos en las *Calmas de Canaria*.



FIG. 12. *Extraordinaria y cromática perspectiva: Roque Colorado-La Baja del Trabajo.*



FIGS. 13 Y 14. *Playas de Guguay Chico (arriba con Peñón Bermejo al fondo) y Guguay Grande (abajo). El último paraíso de Gran Canaria, en un mar de transición entre el ventoso norte y las calmas del Sur y un interior virgen, propuesto para Parque Nacional (fotografías del autor).*



Oeste-Sur

Este tramo del litoral sigue perteneciendo al macizo antiguo y alcanza su mayor vigorosidad hasta la playa de Tasarte, en acantilados de hasta los 500 m, en vertical sobre el mar, seccionados, a tramos, por barranquillos colgados, los caideros, y los barrancos principales en cuyas desembocaduras con formas playas, unas arenosas y otras pedregosas.

A partir de la playa de Tasarte los acantilados y ensenadas tienen menor espectacularidad. Se mantiene una costa escarpada por la acción marina sobre las antiguas rampas o lomos del viejo escudo insular. Más allá, hacia el mismo Sur, la costa de Gran Canaria ya se vuelve completamente baja con la zona arenosa-dunar de Maspalomas-Inglés-San Agustín.



FIG 15. Barranco y Playa de Tasarte (fotografía de Canarias 7).

Tierra adentro

La abrupta topográfica interior dificultó durante siglos el trazado de una red viaria adaptada a carruajes, teniendo sus moradores que ajustarse a un tránsito interminable por los quebrados caminos de herradura. Así tenemos la gran dificultad que tenía tanto el acceso desde la Costa de Layraga hacia Guía por la Cuesta de Silva o desde los núcleos poblacionales de la costa (Guía,

Gáldar y Agaete) hacia las medianías y cumbres. Más difícil aún lo tenían las localidades de El Risco, La Aldea, Tasartico, Guguy, Veneguera y Mogán cuyos caminos, en algunos tramos, estaban trazados por los veriles de los acantilados.

Sus barrancos, en muchos casos, representaban unas seguras vías de comunicación, cuyo final estaba en las playas. De ahí que sus excedentes agropecuarios y forestales tuvieron salida por el mar, gracias al tráfico de cabotaje con intrépidos marineros al timón de veleros, sin otra orientación que las marcas de la costa, El Teide y los astros, desafiando y a la vez aprovechando los embates del viento.

2.- LA CORRIENTE DE CANARIAS, LOS ALISIOS Y LAS AGUAS MARINAS

La combinación de factores tales como la situación geográfica de las Islas, su abrupto relieve (submarino y terrestre), las aguas atlánticas en movimiento por la Corriente de Canarias, los vientos alisios y elementos biológicos marinos, conforma un mar con unas características peculiares, de gran interés científico, tanto en propiedades hidrológicas como pueden ser la temperatura, salinidad, nutrientes, etc. como en fenómenos oceanográficos como remolinos, filamentos, estelas, etc.

La Corriente de Canarias

La Corriente de Canarias es producida por el movimiento rotatorio de la Tierra. Este giro oceánico subtropical del Atlántico Medio, se sitúa entre los 15° y 30° de latitud Norte y abarca una extensión de unos 1.500 km, a una velocidad media de 0,1 a 0,2 metros por segundo. Sus frías masas de agua determinan en las Islas

unas temperaturas más bajas que las que les corresponden por su latitud, tanto en las aguas marinas como en tierra, por los combinados efectos geográficos, uno de los cuales es el viento alisio, que genera no sólo condicionantes climáticos en tierra sino también contrastes oceanográficos entre el espacio de barlovento y el de sotavento, en el que mucho tiene que decir el relieve insular, un *efecto isla* en cuanto a las masas de aire. Otro *efecto isla* es debido directamente a la Corriente de Canarias, cuando a sotavento se forman remolinos de agua (ARISTEGUI Y OTROS, 1989).

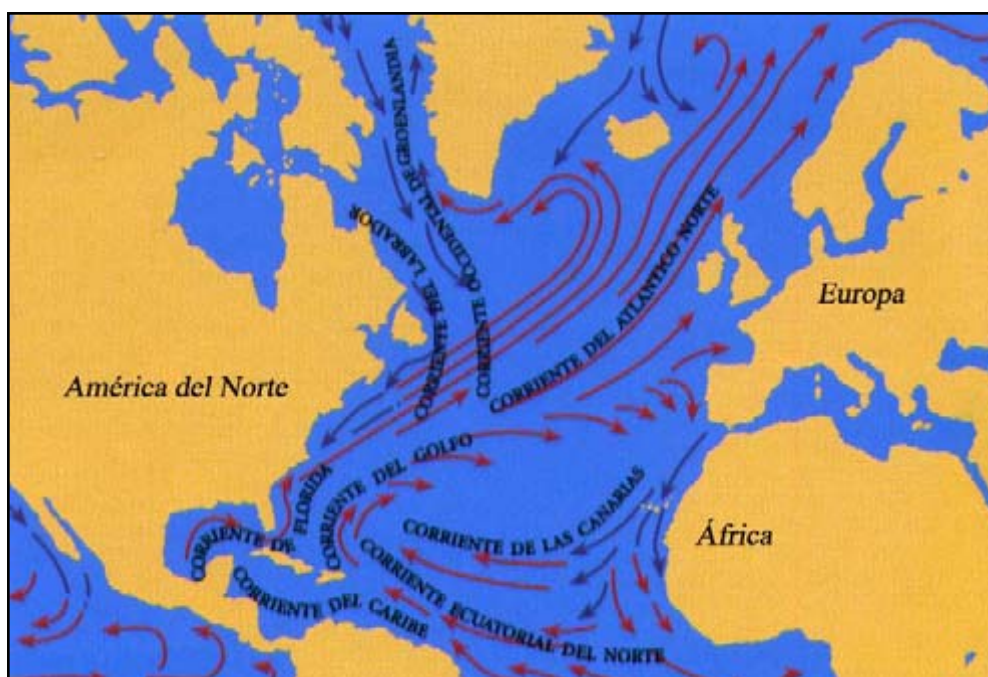


FIG. 16. *Corrientes marinas del Atlántico Norte.*

El viento alisio, las calmas y los “barbascos”

El alisio es un determinante climático en esta comarca y en su espacio marítimo de cara a la navegación por él. Gran parte de la Isla se ve afectada, a lo largo de casi todo el año por este viento oceánico que se origina por el Anticiclón de las Azores* y que sopla en dos capas muy distintas: un viento alto y cálido de dirección N-NO. y otro inferior, más húmedo por contacto con el océano, que lo hace de N-NE. La mayor incidencia del alisio tiene lugar de marzo a agosto, siendo julio el mes más ventoso, frente a las calmas del otoño-invierno. La capa inferior de este viento se carga de humedad por su contacto con un mar fresco por la Corriente Fría de Canarias y al llegar a las Islas tropiezan con el relieve, asciende y se condensa formando una capa de nubes o de brumas, que alcanza un grosor de 200 a 400 metros. Esta capa nubosa no sobrepasa más altura porque se lo impide, como si fuera una tapa, el cálido alisio superior y adquiere un desarrollo horizontal en forma de mar de nubes. La intersección entre ambas capas de aire se denomina *inversión del alisio*.

En invierno el Anticiclón de las Azores se desplaza hacia el Norte y el alisio sopla con menor intensidad. Su *inversión* se eleva y se sitúa entre los 1.600 y 2.000 metros de altura y con frecuencia desaparece. Y en la superficie terrestre los vientos soplan a menor intensidad (20 a 30 km/h). En primavera y sobre todo en verano, la *inversión del alisio* desciende. El mar de nubes, que tropieza por toda la fachada Norte, forma una especie de toldo, entre los 700 y 1.200 metros. Este descenso del mar de nubes, aparte de dejar humedad y evitar la insolación, impide circular las masas de aire sin condensar que vienen desde abajo. Las masas de aire intentan escapar por los laterales costeros de la Isla, descendiendo con aumento de temperatura y con gran velocidad, hasta de 50 km/h, e

intensidad constante, sobre todo en horas diurnas, siendo la costa de Gando-Agüimes al Este y desde Costa de Botija-La Aldea al Oeste, las zonas más ventosas.

Cuando el alisio condensado intenta rebasar las alturas centrales para descender a las vaguadas de sotavento produce el fenómeno curioso del efecto *Föhn*, el de las brumas cayendo en cascadas laderas abajo y deshaciéndose a medida que se van desecando, sobre todo por la cornisa que desde las montañas de Tirma a las de Carrizo (fig. 17). Es curioso como en verano podemos encontrarnos en el Norte, a partir de Gáldar la conocida *panza de burro* o la *barda* (como se le dice en La Aldea), con vientos moderados y poco más arriba las medianías envueltas en nieblas o brumas; luego, en el Este y Oeste (Gando-Agüimes y Agaete-La Aldea), cielos más despejados, con rachas constantes de vientos; mientras que por el Sur aparece el cielo completamente despejado, una alta insolación, calmas absolutas y un mar en completa tranquilidad.

FIG. 17.
*Atardecer en la
montaña de Tirma,
desde donde
apreciamos las
brumas del alisio
(efecto Föhn)
intentando
trasvasar la
vertiente Sur
(fotografía del
autor).*



Un espacio interesante, en el aspecto climático de este litoral, es la peculiaridad del soplo de alisio sobre el arco costero comprendido entre Guayedra y El Andén Verde-Tirma, cuyos acantilados son auténticos islotes subhúmedos dentro de la banda sotavento de Gran Canaria debido a que los vientos alisios sufren, a partir de Sardina del Norte, una desviación de carácter local que les hace tomar el rumbo N-S ó NO-SE y chocan contra estas altas montañas abiertas al Noroeste (fig. 18). Por tanto se ven favorecidos por una humedad superior a las normales de la zona, lo que hace crecer, en estos riscos, vegetaciones propias de barlovento (GUITIÁN y otros, 1984: 61-82).

FIG. 18.
*Nubes del
alisio sobre la
costa Oeste.
Imagen tomada
desde la base de
los acantilados
de El Andén
Verde
(fotografía del
autor).*



El efecto isla: barbascos y remolinos

En el brazo de mar que separa Gran Canaria de Tenerife el alisio actúa también con fuerza desde el Norte por lo que presenta, como ya indicamos, un aspecto rizado, a excepción de la zona del

Sur, sometida al abrigo de las montañas y crea la mencionada zona del *Mar de las Calmas*; pero, en las zonas de intersección conforma fuertes y peligrosas turbulencias, conocidas desde muy antiguo por nuestros marineros que las denominan aún como “los barbascos”, un *efecto isla* que el navegante inglés Glas, por primera vez trató de describirlo, en 1764, como estudiaremos más adelante, en el Cap. III.

La Corriente de Canarias, a su paso por los canales que separan a unas islas de otras, produce otras turbulencias, que no son de vientos como las anteriores, sino de masas aguas; aunque, se localizan también en la zona Sur. Este es otro *efecto isla* y se genera por la aceleración del flujo y forma unos remolinos ciclónicos y anticiclónicos; un fenómeno de gran importancia oceanográfica porque influye en la formación y transporte de materia orgánica. Al respecto, en términos sencillos, diremos que estas turbulencias o remolinos ciclónicos en las aguas provocan el bombeo de nutrientes y el ascenso de la clorofila profunda hacia la superficie con la consiguiente mayor presencia de fuentes de producción primaria para la cadena trófica. Además las aguas ricas en nutrientes, derivadas de afloramientos cercanos a las islas, se incorporan a los remolinos y son transportadas hacia abajo (ARISTEGUI Y OTROS, 1997).

Olas y mareas

El régimen del alisio somete al cuadrante Norte a un intenso efecto abrasivo del oleaje, sobre todo entre mayo y finales de agosto, con una frecuencia media de unas 300 a 400 olas por hora, con una altura media de unos 3 metros; mientras, a sotavento, los efectos desaparecen dejando un mar muy tranquilo. El régimen de las mareas, al igual que en toda Canarias, es semidiurno, con un

rango que oscila entre 1 y 3 m, cuyos valores extremos, en las mareas vivas equinocciales, marzo y septiembre.

La temperatura de la superficie marina oscila entre los 16 y 18°C de los meses de invierno y primavera, a los 23-25°C de verano y otoño, siendo esta última estación la que mantiene los parámetros más agradables de una mar en calma y de temperaturas suaves, a excepción de los temporales y tormentas, que a veces acarrearán situaciones de mar de fondo.

3.- LOS ECOSISTEMAS DE LA COSTA

La vegetación de este litoral, adaptada a las condiciones de salinidad, alta insolación, sequedad y suelos pobres, está constituida por diferentes ecosistemas, localizados tanto en los ambientes arenosos y espacios húmedos de las pocas charcas costeras, como en los extensos acantilados. Presentan un marcado carácter halófilo (resistentes a las sales marinas) y más o menos psamófilo (que requieren suelos arenosos). En los acantilados costeros se dan variedades de orchillas, musgo cuya recolección, tiempos atrás, representó un importante capítulo económico. Todavía en contacto con el mar pero escalando los acantilados se dan otras especies halófilas que se han adaptado a vivir en condiciones muy duras. Entre otros endemismos se encuentra la conocida lechuga de mar (*Astydamia latifolia*).

También encontramos especies como el balancón (*Traganum moquini*), la uvilla de mar (*Zygophyllum fontanesii*), el salado (*Schizogyne glaberrima*), etc. En las pocas charcas costeras de las desembocaduras de los barrancos y en los espacios limítrofes de litoral además de otras comunidades halófilas, se asocian los bosques de tarajales (*Tamarix canariensis*), juncos (*Juncus acutus*) y otras especies, sobre

todo cuando el alto nivel freático genera una mayor humedad.

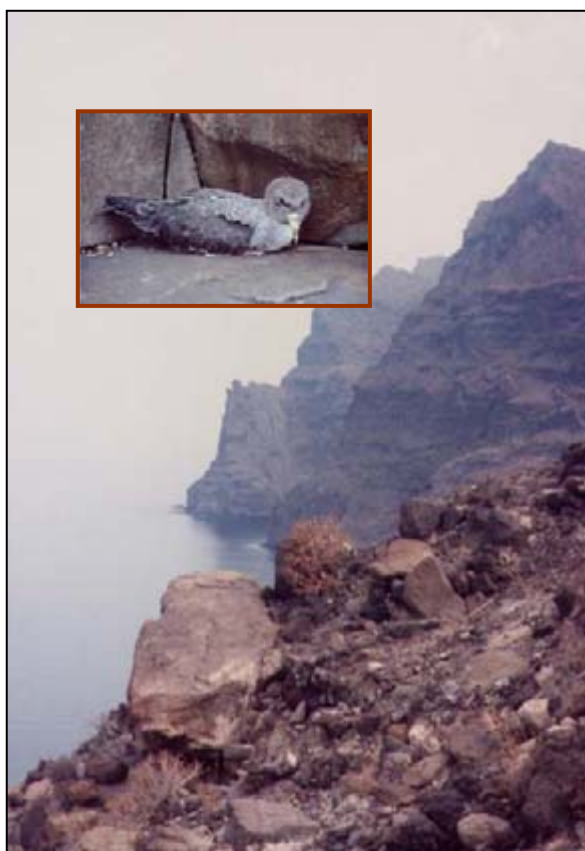
Mención especial merece nuevamente la zona de Guayedra a Tirma-El Andén Verde, con su cuenca interior de El Risco, que alcanza hasta Tamadaba-Altavista. Aquí, las condiciones de humedad ya estudiadas del alisio generan una interesante flora impropia de sotavento. Los inaccesibles riscos protegen estas especies, además de ser una zona poco humanizada, por tanto se puede considerar este espacio (Parque Natural de Tamadaba), como un santuario natural que acoge entre numerosas especies vegetales y animales a unos 10 endemismos exclusivos del lugar, 25 de Gran Canaria y 96 endemismos más, canarios o macaronesios. Por citar algunos señalamos la especie rara de *Globularia ascantii*, unas flores pequeñas y blancas con el centro azul que se refugian en los riscos de Guayedra o el denso tapete verde de flores amarillas brillantes formado por el “trébol de risco” *Lotus callis-viridis*, refugiado en la parte más inaccesible de los acantilados de El Andén Verde.

Estos ecosistemas costeros acogen a numerosos insectos; al lagarto canarión (*Gallotia stehlinii*), con un depredador ocasional, el alcaudón real (*Lanius excubitor koenigi*), ambos presentes también en otros pisos; a aves nidificantes como el chorlitejo chico (*Charadrius dubius curonicus*) y el chorlitejo patinegro (*Charadrius alexandrinus*) o estacionales como la garceta común (*Egretta garzetta*); además, destaca en las charcas costeras las nidificaciones de la polla de agua (*Gallinula chloropus*) y de la focha común (*Fulica atra*), ésta más esporádica.

En las zonas rocosas altas nidifican aves marinas pelágicas* (que pasan la mayor parte del tiempo en el mar y sólo se acercan a tierra en la época de cría) como petreles del atlántico (*Pterodroma mollis*) o, sobre todo, la pardela cenicienta (*Calonectris diomedea borealis*) con su peculiar canto nocturno acompañante de los

solitarios mareantes y barqueros en los meses del estío. A este punto romántico de nuestras costas unimos el efecto plástico que en el paisaje presenta el planear de las gaviotas (*Larus cachinnans*) que conforman varias colonias. Otro panorama de vida en los riscos costeros lo dan las cabras salvajes, los guaniles* de otros tiempos aparte de ganados propios del litoral como lo es el caso del mencionado cortijo de Las Arenas o los varios existentes entre Peñón Bermejo y Tasarte, cuyos pastores han sido siempre conocedores de todos los secretos y pasos por los andenes y “veriluchuelos” de estos acantilados, aunque la cabra sea un peligrosísimo animal de la flora.

FIG. 19. *Las pardelas, nidifican en los acantilados del Oeste y sus cantos nocturnos han acompañado a lo largo de siglos a los solitarios mareantes.*



4- LOS ECOSISTEMAS MARINOS

Hemos recorrido una marina de contrastes. La mar: a barlovento, un cuadrante de rizadas aguas, entre Sardina y la punta occidental de El Descojonado; a sotavento, el *Mar de las Calmas de Canaria*, resguardado por las cadenas montañosas y, hacia la puesta del sol, el horizonte y Tenerife, alta mar, la profunda fosa que separa las dos islas donde la fuerza un alisio descargado de humedad toma rumbo hacia el trópico. La tierra firme: acantilados cubiertos de especies vegetales (muchas endémicas canarias, macaronésicas e incluso locales) y poblados de especies animales de naturaleza diferente y playas donde la furia oceánica se transforma y da soco al mareante.

Ahora estudiemos la biodiversidad marina con un criterio simple y didáctico:

a.- El dominio bentónico*, comprendido entre el espacio intermareal (marisco, piedras o arenas), junto a la **zona pelágica costera** (0-200 m de profundidad).

b.- El dominio pelágico* de aguas abiertas y grandes fondos (200 a 1.000 m de profundidad).

El dominio bentónico* y las aguas pelágicas costeras

Estamos ante un ecosistema litoral bastante diversificado, original, pero frágil. La producción primaria, en el espacio intermareal, el fitoplacton* (algas, invertebrados, etc.) no es uniforme pues hay zonas ricas como las plataformas del Norte y Oeste frente las más castigadas del Sur por la acción humana; en cambio la producción secundaria generada por el zooplacton*

(especies herbívoras) es mayor según avanzamos hacia sotavento.

El espacio de las algas y otras especies de producción primaria

Empecemos por las plantas más desconocidas en Canarias, las algas, organismos diversos y primitivos que cubren el litoral bañado por las mareas, fáciles de reconocer sobre todo en bajamar. En nuestra Isla se han reconocido nada menos que 700 especies, repartidas en cuatro grandes grupos: las algas verdes, las algas rojas, las algas pardas y las algas verdes-azules. Son muy singulares pero, al contrario de la flora terrestre, no constituyen endemismos, pues el ambiente marino mundial está muy interconectado y en el caso de Canarias, aquí convergen diásporas arrastradas por las corrientes marinas, siendo una encrucijada en la dispersión de algas marinas de las costas atlánticas y mediterráneas (AFONSO, 2003:174-175 y HAROUN-GIL-WILDPRET, 2003: 17-56)). Además, muchas de ellas, están en el *Catálogo de Especies Amenazadas del Archipiélago*, 16 de las cuales se encuentran en Gran Canaria.

Las algas y los invertebrados marinos son los productores primarios en la mar y por tanto determinantes en la cadena alimenticia de las especies marinas. Los espacios más ricos en algas bentónicas los tenemos en las plataformas de abrasión y charcos existentes en varios tramos costeros como el de Sardina del Norte y Agaete, los Bajones de La Punta a la Playa de La Aldea, los Caideros de Amurgar a la Baja de El Trabajo, etc.

Veamos algunos ejemplos de algas bentónicas, empezando por el límite superior de las mareas, en los bordes de los charcos, donde encontramos la *Enteromorpha ramulosa*, un alga verde que resiste la salinidad y la desecación con gran desarrollo en primavera y verano. La *Valonia utricularis*, es curiosa al estar formada por vesículas muy traslúcidas de color verde oscuro y se presentan muy

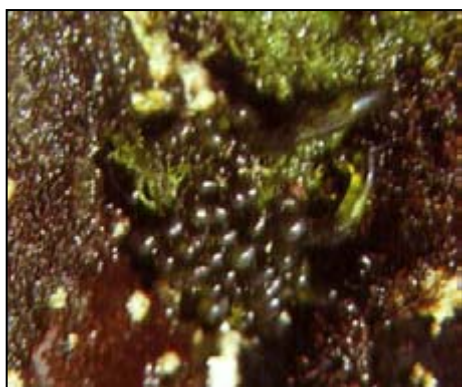
juntas en colonias, a la sombra. En el fondo de los charcos intermareales crecen también algas de color pardo del género la *Cystoseira* de color rosado en forma de ramillas. En las plataformas rocosas donde más incide la marea encontramos un alga parda-verdosa, *Mucus spiralis* con unas ramificaciones de receptáculos como uvillas y más sumergidas encontramos en el límite inferior de la zona intermareal otras algas como la vulnerable *Cystoseira abies-marina* fácil de identificar por llevar con un talo espinoso de color pardo amarillento. También en la zona inferior de la marea encontramos muy extendida el alga roja *Corallina elongata*. La relación es muy extensa y muchas de las especies de algas aparecen en colonias entremezcladas. Estamos ante una zona, la del marisqueo, que es muy compleja, importantísima en la cadena trófica, donde viven muchas comunidades y que sustenta tanto peces herbívoros como la vieja como a moluscos y otros muchos microinvertebrados.

FIG. 20. *Las algas e invertebrados de los charcos intermareales y los fondos rocosos cercanos son vitales para la vida de las especies marinas.*



La zona de transición, en fondos arenosos, sobre todo hacia el Sur, nos encontramos la fanerógama marina *Cymodocea nodosa*, la

conocida seba, ya en los 30 o 35 metros de profundidad, que también desempeña un papel vital como fuente de producción primaria, donde se crían y desarrollan muchas especies, con nubes de crustáceos que activan la materia orgánica, organismos consumidos por peces demersales (de fondo) y pelágicos costeros.

FIG. 21. *Alga verde* (*Valonia utricularis*)FIG. 22. *Alga parda* (*Fucus spiralis*)FIG. 23. *Alga roja* (*Corallina elongata*)FIG. 24. *Alga parda* (*Cystoseira abies-marina*)

De los charquitos a los fondos costeros: peces, moluscos y crustáceos

Retrocedamos a la zona intermareal alta donde con algún alga verde encontramos variados moluscos y crustáceos, entre otros, un burgado pequeño (*Littorina striata*) y otro mayor (*Osilinus atratus*) cuya concha a veces la utiliza el cangrejo ermitaño (*Clibanarius aequabilis*); el caracol quemón (*Thais haemastoma*), especie predadora de otros moluscos que se vale de una secreción ácida y los dientes de la rábula; el sacabocao (*Chtamalus stellatus*) crustáceo muy pequeño pero abundante que se aloja en un diminuto caparazón calcáreo similar al de las lapas, convive en colonias compactas de numerosos individuos y, también, entre otras especies más nos encontramos con el huidizo cangrejo negro o moro (*Grapsus grapsus*), de mucha movilidad en la zona seca que cuando se moja toma color negro pero según se seca hace rojizo.

En los charquitos viven muchos microorganismos, algas y unos peces pequeños: cabozos (*Mauligobius maderiensis*) y barrigudas (*Parablennius parvicorvis*) y unos animalitos con centenares de ténaculos en forma de fideos cortos (*Anemonia sulcata*). Más en contacto con el agua, de media marea y baja marea, se desarrollan más especies, como lapas (*Patella spp.*), otros caracoles, erizos como el cachero de color oscuro (*Arbacia lixula*) y el común (*Paracentrotus lividus*), de un color más claro; otros cangrejos, jacas (*Eriphia verrucosa*), pejeverde o gualde (*Thalassoma pavo*), pez pequeño de colores llamativo y muy activo; estrellas de mar, pulpos (*Octopus vulgaris*), morenas (*Muraena augusti* - *Muraena helena*) especies estas que ya están en contacto permanente con el agua donde conviven el resto de peces de fondos rocosos y arenosos y los que se acercan desde el hábitat pelágico (aguas someras). Son muchas especies de la orden *perciformes*, unos herbívoros y otros predadores, por citar algunos de los más comunes señalamos a las viejas (*Sparisoma*

cretense) bogas (*Boops boops*), caballas (*Scomber japonicus*), sardinas (*Sardina pilchardus*), Chicharros (*Trachurus spp.*) lebranchos (*Mugil cephalus*), lisas (*Liza aurata*), sargos (*Diplodus sargo*), fulas (*Abudefduf luridus-Chromis limbata*), samas (*Dentex dentex-Dentex gibbosus*), brecas (*Pagellus egyptinus*), meros (*Epinephelus guaza*), abaes (*Mycteroperca rubra*), palometas (*Trachinotus ovatus*), seifias (*Diplodus vulgaris*), etc. especies abundantes y pescadas desde la época de los canarios antiguos, según las ictiofaunas arqueológicas*.

Especies comunes son también los peces cartilaginosos *rajiformes* como las variadas especies rayas (familia *Rajidae*) y los temidos chuchos (*Dasyatis*) de los fondos arenosos del litoral y otros de aguas más profundas. Menos frecuentes pero impresionantes, son las mantas y maromas (*Manta birostris* - *Modula mobular* y *Modula tarapacana*) especies epipelágicas* de aguas oceánicas próximas y cargadas de leyendas marinas

En este hábitat se conforma una biomasa importante, integrada tanto por especies ligadas a la costa como por las de aguas más abiertas. Sobre los peces pelágicos costeros inciden también las aves marinas cuyas colonias nidifican en la costa.

FIG. 24. *Morena oscura* (*Muraena augusti*) pez muy común en los fondos rocosos, cuya captura ha generado curiosas técnicas incluido el denominado “canto de la morena”.





FIG. 25. *Seifia* (*Diplodus vulgaris*). FIG. 26. *Vieja parda* (*Saparisoma cretense*).



FIG. 27. *Sargo* (*Diplodus cervinus cervinus*). FIG. 28. *Abae* (*Mycteroperca fusca*)

FIG.29. *Sama dorada* (*Dentex dentex*).



En aguas más abiertas: especies pelágicas oceánicas

En la zona pelágica oceánica, alta mar, encontramos la principal fuente de riqueza pesquera por la presencia de especies emigrantes que pasan por Canarias (túnidos, cetáceos, etc.). Estas especies visitantes depredan los peces pelágicos costeros que se adentran y otros organismos. Este ecosistema marino tiene la particularidad de desarrollar especies de hábitats profundos (cefalópodos, peces, crustáceos, etc.) que realizan por la noche migraciones hacia las aguas superficiales aportando una importante biomasa aprovechada por peces, aves y cetáceos.

De la zona epipelágica* litoral hasta las aguas oceánicas próximas, entre otros se encuentran bonitos (*Katsuwonus pelamos*) y las diversas especies conocidas en su generalidad como albacoras aunque con ciertas distinciones como el patudo (*Thunnus thynnus*), tuna (*Thunnus obesus*) el atún, barrilote (*Thunnus alalunga*) y el rabil (*Thunnus albacares*), de presencia estacional entre primavera y otoño. La pesca intensiva de todas estas especies generó el establecimiento de varias factorías en las costas canarias. Además es frecuente la presencia de tortugas pelágicas, por el cuadrante Sur, como la especie *Caretta caretta*, conocida como tortuga boba.

FIG. 30. *Albacora*
(*Thunnus albacares*).



FIG. 31. *Bonito, Rayado*
(*Katsuwonus pelamis*).

NOTA: Las figs. 24-31, son de los autores del libro *Peces de las Islas Canarias*, de Alberto Brito y otros (2002).



Con frecuencia aparecen, mar adentro, lo que los marineros llaman “pescados malos” o “pescados de cuero”, tiburones diversos como las cornudas (*Sphayrna spp.*), jaquetas (*Carcharbinus spp.*), marrajos (*Isurus oxyrinchus*), sardas (*Odontaspis ferox*), etc. cuyos ejemplares juveniles se suelen acercar a la costa y entran ocasionalmente en las redes de la pesca artesanal o merodean en las faenas de la pesca de la albacora, donde algunos como la quella (*Prionace glauca*) son peligrosos en el momento de su captura. Estas especies si bien causan problemas en la pesca de los túnidos suelen ser, por otro lado, reclamo de pesca turística en las aguas de las Calmas. También encontramos diversas especies de cetáceos; los más frecuentes, entre otros, son los delfines (*Delphinus delphis*, *Stenella coeruleoalba* y *Tursiops truncatus*), el cachalote (*Physeter macrocephalus*), la ballena de cuvier (*Ziphius cavirostris*), los calderones (*Grampus griseus* y *Globicephala macrorhynchus*), hoy objeto de mayor estudio (ALONSO Y OTROS, 2003: 1-45) y tiempos atrás, por su abundancia, motivo de expectación entre los pocos vecinos que moraban esta zona casi despoblada de Gran Canaria, además de ser objeto en el último cuarto del siglo XVIII de proyectos oficiales de pesca de ballenas e instalación de factorías.

Ecosistemas marinos protegidos por la Unión Europea

Los ecosistemas marinos estudiados se desarrollan desde la franja bañada por las mareas hasta mar adentro donde el azul del fondo se va haciendo más intenso en el descenso hacia las oscuridades del abismo, pues una profunda fosa de 2,5 km, aproximadamente, separa Gran Canaria de Tenerife. Dos zonas marinas, ligadas a la costa poniente de nuestra Isla, están catalogadas como Lugar de Interés Comunitario (LIC) por la Unión Europea: la *Costa de Sardina del Norte* (Código: ES7010063), con una superficie de 1.748 hm², de mar teniendo como criterio de protección de la alta diversidad y la presencia de numerosas e importantes cuevas marinas. Otro LICs, es la *Franja marina de Mogán* (Código: ES7010017), con 30.980 hm², con criterio de protección 1 (hábitat o especies prioritarias), con la presencia de la tortuga *Caretta caretta*.

FIG. 32. *Manta o maroma* captura en Sardina del Norte, en 1935, posiblemente un Gran ejemplar de *Manta birostris* o un *Modula mobular*. Colección de Sebastián Monzón (Gáldar).



GLOSARIO

Caideros. Barranquillos colgados donde en tiempo de lluvia se produce las caídas, los saltos de aguas pluviales. Derivado de “caideeros”.

Canalizos. Diques. Conductos volcánicos rellenos de materiales que quedaron atrapados al finalizar la erupción y ahora al descubierto por la erosión.

Ciclos de Formación Geológica de Gran Canaria. La isla se ha ido formando en tres largos ciclos de erupciones volcánicas, separados por intervalos erosivos: **Ciclo I** (-14,5 millones de años a -8,5 m.a.), **Ciclo II o Ciclo Roque Nublo** (-4,5 millones a 2,8 m.a.) y **Ciclo III o Ciclo Reciente** (-300.000 años a -3.000 a. aprox.).

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

Demersal. Especies marinas que desarrollan su vida en el fondo (región bentónica*) o en relación directa con el mismo.

Geomorfológico. Relativo a la formación geológica, evolución y morfología del relieve de un lugar.

Guaniles. Ganados de cabras salvajes.



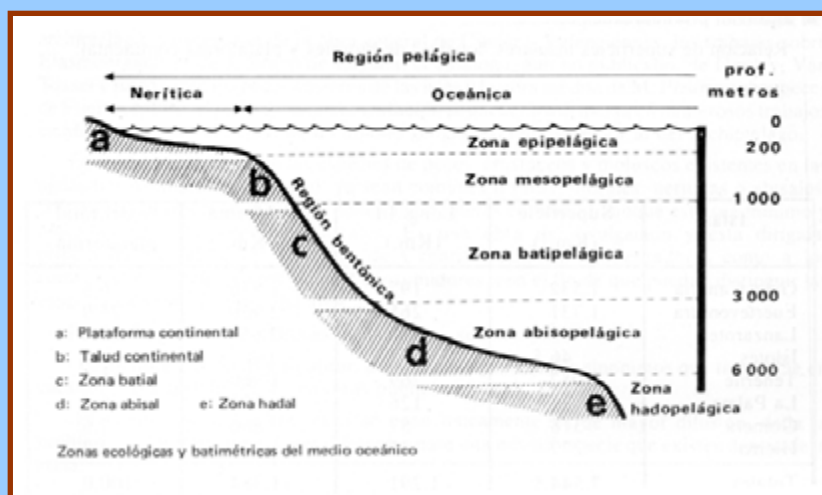
Ictiofaunas arqueológicas. Restos de fauna encontradas en los yacimientos

arqueológicos, que la arqueozoología que se encarga de su estudio científico, con lo que se determina muchas veces las formas de vida de las sociedades prehistóricas o históricas.

Megaacantilados. Acantilados de alturas superiores a los 200 ó 300 metros, como es el caso de Faneque, Andén Verde o la costa de La Aldea a Tasartico.

Pelágico. Relativo a especies marinas de aguas abiertas desligadas del fondo. Se distingue las de aguas someras, **pelágico costero** cuyos desplazamientos son a lo largo de la costa y **pelágico oceánico** de alta mar. También se suele dividir en **epipelágico** (0-200 m), **mesopelágico** (200-1.000 m) **batipelágico** (1.000-3.000 m) y **abisopelágico** (3.000-6.000 m).

HÁBITAT Y ZONAS BATIMÉTRICAS DEL MEDIO MARINO.



FUENTE: "Guía de Peces, crustáceos y moluscos de interés comercial del Archipiélago canario", Gobierno de Canarias. Consejería de Agricultura y pesca, 1985: VI.

II

LA SOCIEDAD ABORIGEN Y EL MAR

PRIMERAS REFERENCIAS HISTÓRICAS DE NAVEGACIÓN

*La pesca i las juelgas de la mar
i los baños lo tenían los más nobles por ejercicio
i aún el Guanartheme
era famoso pescador*

[CRÓNICA DE SEDEÑO. CAP. XV, Fº 15Vº.]

Aprovechábanse los naturales de esta isla mucho del mar.

[HISTORIA DE LA CONQUISTA DE...

FRAY J. DE ÁBREU Y GALINDO. CAP. IV]

La mar en cualquier espacio insular o costero forma para ineludible en el desarrollo de sus asentamientos humanos y ha influido decisivamente en su devenir histórico. Ya lo afirmaban las primeras crónicas e historiadores, y las generaciones actuales lo comprobamos con los cambios estructurales que hemos venido observando en los últimos treinta años en Canarias en torno a la economía desarrollista del “sol y playa”.

¿Qué influencia tuvo el mar en la sociedad aborigen?
¿Quiénes fueron los primeros navegantes conocidos que se aventuraron regularmente por las aguas del litoral de barlovento a sotavento por donde se pone el sol en la “Isla Canaria”?

1.- LOS CANARIOS FRENTE AL MAR

Los principales núcleos de población aborigen que habitaban en las actuales demarcaciones municipales de Gáldar, Agaete, Artenara, La Aldea y Mogán, se ubican en la costa a excepción de los poblados trogloditas de Artenara-Acusa. El más importante y capitalidad del guanartemato se hallaba en Gáldar, junto a la Montaña, algo retirado del mar. Otros dos poblados importantes ubicados en el litoral del poniente insular eran los de La Aldea (Los Caserones) y Arguineguín. Estas tres entidades de población aborigen 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, por descubrimientos arqueológicos, 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.

Los mogarenes del guanartemato de Gáldar

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. Las crónicas primitivas como Ovetense, Lacunense, etc.; los textos más tardíos, entre otros los del licenciado López de Ulloa y Abreu y Galindo, hablan de dos montes sagrados cercanos al litoral oeste de Gran Canaria: 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:

(...) y estos canarios tenían por santuario a dos rriscos llamados Tirma y Cirmarso, que tienen dos leguas cada uno en redondo, que confinan con el mar, y el malhechor que a estos serros se acogia era libre y seguro (...) juraban ellos asistis Tirma e asistis Margo (...) quando avía , juntaba la jente y la llevaba en prosesión a la orilla del mar con varas y rramos en las manos, clamando en altas boses en su lengua y mirando hacia el cielo, pidiendo a Dios agua, y llegados a el mar daban muchos golpes con las baras y rramos (...)

[CRÓNICA OVETENSE, CAP. XXII, Fº 127 vº.

MORALES PADRÓN, 1978: 161]



FIG. 1. *Perspectiva del litoral del Noroeste desde la cima de la sagrada montaña de Tirma, al fondo el otro risco sagrado de Amagro.*

La mar, recurso económico y de ocio

Las crónicas más antiguas y relaciones históricas posteriores, del siglo XVII, hablan de la importancia del mar para la sociedad aborigen en todos los aspectos de la vida: en el ocio “los baños”, “las huelgas 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:

Si acaso vían andar en la costa algún bando de sardinas (...) como eran grandes nadadores, echábanse a nado hombres y mujeres y muchachos, y cercaban el bando de las sardinas, y íbanle careando para la tierra, dando palmadas o con palos en el agua. Y cuando lo tenían cerca, tomaban unas esteras largas de juncos, con unas piedras atadas a la parte baja; llevándola como red, sacaban a tierra mucha sardina (...) si iban mujeres con sus hijos, tanta parte daban al hijo como a la madre; y si estaba la mujer preñada, le daban su parte a la criatura que estaba en el vientre (...)

[FRAY J. ABREU Y GALINDO. HISTORIA DE LA CONQUISTA... CAP. IV.]

Una noticia sorprendente es la información que aporta Torriani, a finales del siglo XVI, sobre el arte de navegar, tema en donde la historiografía canaria se muestra escéptica:

También hacían barcos del árbol de drago, que cavaban entero, y después le ponían lastre de piedra, y navegaban con remos y con vela de palma alrededor de las costas de la isla; y también tenían por costumbre pasar a Tenerife y a Fuerteventura.

[L. TORRIANI, DESCRIPCIÓN DE LAS ISLAS CANARIAS, EDIC. GOYA, 1978:113]

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 Agueda) y La Aldea (San Nicolás de Tolentino. En aquel momento, los grandes poblados costeros como los de Agáldar, La Aldea o Arguineguín ya debían estar abandonados por la peligrosidad que representaba su ubicación frente a las continuas razias de esclavos que realizaban navegantes europeos.

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. Primeramente fueron los portugueses con desembarcos por Sardina del Norte y pactos con los canarios de Agáldar contra los castellanos. Una de sus entradas por la costa Norte, en su afán por arrebatarse a la corona de Castilla y León los derechos de conquista de Canarias, tuvo lugar a finales de la década de 1460, cuando una flotilla de carabelas al mando del capitán Diego de Silva se presentó por estos mares con desembarcos y ataques por tierra hacia Agáldar. La tropa lusitana fue acorralada pero gracias a la intersección de una canaria, este capitán entabló amistad con el Guanarteme de Gáldar, quien en gesto de magnanimidad perdonó a la acción invasora, ayudándole incluso, personalmente a bajar a la costa de Layra por un difícil paso que tomó el nombre que aún

subsiste: La Cuesta de Silva:

Otro día de mañana Diego de Silva trató de irse a envarcar y Don Hernando Guanarteme fue con él, i sus Canarios, i llegados a un risco alto que está sobre la mar, que entonces no podían bien andar (...) jugaron los christianois que era aquello para despenarlos (...) y viendo Guanartheme el temor de Silva, le cojió por la mano, i lo mismo mandó a sus Canarios con los demás cristianos, los vajaron poco a poco hasta la plaia de la mar.

[SEDEÑO. CAP. III. F.º3-4v.º]



FIG. 2. *La Cuesta de Silva en la actualidad.*

Cuando los Reyes Católicos asumen directamente la Conquista, encontramos nuevamente varios episodios bélicos por esta costa. El primero en tiempos del gobernador Juan Rejón, en 1478, con problemas aún entre Castilla y Portugal por el dominio de las Islas, en cuyo contexto los canarios de Agáldar pactan con los portugueses frente al peligro de los castellanos asentados en el Real de Las Palmas:

Entendiendo los portugueses que gente de Castilla estaba conquistando esta isla de Gran Canaria, armaron 17 carabelas (...) y vinieron a surgir en el Lagaete, de la banda Poniente de esta isla, término del Guanarteme de Gáldar (...) Los portugueses certificaron al Guanarteme (...) no ir ellos a darles molestia, ni quitarles tierra, mas antes iban contra ellos, con quienes traían guerra (que ellos irán a echarlos de ella y les ayudarían (...)) confederáronse, haciendo paces y amistad.

[ABREU Y GALINDO, CAP. XII]

Pero el plan de ataque combinado por mar a cargo de los portugueses y por tierra con las tropas canarias fracasó por adelanto de los lusitanos que fueron rechazados por los castellanos. A partir de este momento los castellanos no se fían de los canarios y generalizan las entradas y correrías en sus cultivos y poblados.

Entre 1481 y 1483, el nuevo gobernador, Pedro de Vera, en su intento, por orden de real, de acabar con la Conquista, traza dos grandes operaciones militares anfibias sobre este litoral. Uno fue el desembarco y construcción de la Casa Fuerte o Torre de Agaete, al mando del capitán Alonso Fernández de Lugo, desde donde se realizaron cabalgadas y acciones de desgaste sobre los poblados y cultivos del noroeste y centro insular, en una de las cuales se capturó o se pactó la rendición, el 12 de enero de 1482, del guanarteme *Thenesor Semidán*. Y el otro, de resultado adverso, al año siguiente, el desembarco por el barranco de El Asno (Tasartico), combinado con un ataque por tierra a la fortaleza de Ajódar, donde pereció toda una compañía de ballesteros vascos al mando

del capitán Miguel de Mújica, como consecuencia de una inteligente estrategia canaria.

Y assi fueron a un puerto que llaman Tasartico donde acometieron a los canarios que estaban en la fortaleza de Ajodar, que es sobre Tasartico (...) allí empesaron los Canarios a vaxar i arojar grandes piedras a rodas i despeñadas (...) no escapó ninguno de los que haurían subido con Michael de Música

[ANTONIO SEDEÑO. CAP. XI. Fº 9 v.º]

Los heridos 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:

Y todos los beridos se trajeron y curaron lo mejor que pudieron en el pueblo de Gáldar, en una casa capaz y grande (...) y en otra casa serca desian misa, y la yntitularon de la abogasión del Señor Santiago do fueron enterrados los muertos.

[OVENTENSE. CAP. XXI. Fº 126]

FIG. 3. Puerto de Las Nieves, con una flecha, lugar de la posible ubicación de la Torre de Gaete.



Estas primeras comunicaciones marítimas y contactos con los poblados del litoral oeste de Gran Canaria en plena Conquista, frente a las dificultades del terreno para caminos seguros, fueron los determinantes para la consolidación en los primeros años de la Colonización de la ruta a vela de Norte a Sur por toda la costa oeste de Gran Canaria, a estudiar en los siguientes capítulos.

FIG. 4. *Galera y carabelas del siglo XV. Biblioteca Nacional, París.*



FIG. 5. *Carabela portuguesa del siglo XV.*



III

CABOTAJE, PESCA, SALINAS

Y

OTRAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS

(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.

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 (045°) como la NNE (022,5°), alcanzaban, en unas 4 ó 5 horas, un puerto de destino siempre a la vista. Hacia Santa Cruz, con el alisio enarbolaban el velamen “ciñiendo*” o “a un descuartelar*”; en cambio, al regreso lo hacían “por la aleta*” o bien cuando la brisa era más favorable “en popa cerrada*” (cada una de estas expresiones marineras se explican con detalle en el glosario).

Otra cosa más difícil era la navegación desde estos puertos hacia Las Palmas, sobre todo si venían desde abajo hacia Sardina

del Norte. En este caso se tomaba el rumbo base casi “a fil de roda*”, “ganando mucho barlovento*” para tener suficiente y seguro “libre a sotavento”, siempre “ciñiendo” es decir “macheteando contra el viento*”. Y es que doblar primero La Punta de La Aldea, luego la de Sardina del Norte, tomar rumbo al Este, dar la vuelta a la Isleta y “arrumbar a la bocana de entrada” del Puerto de La Luz, resultaba un largo y difícil trayecto. 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. Esto lo advirtió el marino inglés George Glass, en su obra de 1764 (Edic. 1982: 29-60):

“(E)stas calmas y vientos arremolinados, causados por la altura de las montañas encima de la atmósfera, se extienden a veinte o veinticinco leguas más allá de ellas hacia el sudoeste (...) puedo atreverme a decir que es extremadamente peligroso (...) aventurarse en ellas, cuando el viento sopla fuerte afuera (...) Este romper de las olas se produce sólo en el límite de , o justamente en la entrada de las calmas, ya que dentro de ellas el agua está

tranquila y es agradable (...)”.

Las actuales cartas de navegación advierten la peligrosidad que entraña a los veleros el entrar a la Isla por el Sur, una dificultad que la tradición marina aún mantiene viva:

Yo, chiquillo, siempre le oía a los costeros que recalaban en Playa de Mogán, en tiempos de la albacora: “los barbasco iban a comernos”. Los barbasco son eso raro de las Calmas, unos remolinos de mar (...) la mar florea y pone en peligro. Una vez me tiró al agua (...).

[Manuel DÉNIZ DELGADO, 78 años (18 de enero de 2003)
marinero de Mogán, presidente de la Asociación de Pesca “Punta de La Aldea”]

2.- LA FLOTILLA DE CABOTAJE Y LA PESCA

Hasta principios del siglo XIX la flota barcos de cabotaje interinsular registrada en Gran Canaria, la componía 12 veleros del tipo bergantín*, balandra* y goleta*, de 40 a 50 palmos de quilla (12 a 15 m), además de algún bergantín de hasta unos 58 palmos, con dos palos y velas cuadradas, equipados con lancha y dos anclas. Algunos se construyeron en astilleros improvisados en las playas de este litoral ya que tenían cerca espacios forestales como la Montaña de Doramas, Tamadaba y Linagua; aunque el principal centro de construcción naval y carenado* era el de San Telmo, en Las Palmas, donde el gremio de los carpinteros de ribera estaba muy organizado. La marinería la conformaba una clase de hombres forjados en la mar, con una vestimenta sencilla, sin calzado, curtidos por el sol y el salitre (fig. 1).

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* (SUÁREZ GRIMÓN, 1993: 17-80).



FIG. 1. *Modelo de bergantín de cabotaje canario y vestimenta de marinero hasta 1809, según dibujo de Álvarez Rixo.*

Estos veleros (fig. 1 y fig. 4, Cap. IV) 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 y Las Nieves aunque con pocas familias dedicadas de lleno. En cambio, a tiempo parcial, se mantenía la tradición de los mareantes para cubrir la subsistencia familiar. La mayor actividad pesquera de Gran Canaria se concentraba en la flota de la pesca en la Costa de África, con la salazón, el pescado salado o salpreso, que era un producto básico de la subsistencia en las clases populares.

FIG. 2. *Embarcación tipo goleta.*



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 (MACÍAS, 1989:151-215). 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”.



FIG. 3. *Salinas de marisco en la costa Norte, Arucas, similares a las existentes en otro tiempo en la costa de Gáldar y Agaete, (fotografía de José González Navarro, 1996).*

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 febrero 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 (si la lluvia no estropeaba el proceso) 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.

Este mismo tipo de salina sobre roca, pero con una mayor infraestructura, alguna obra de fábrica (piedra, barro y cal) y en mayor número de unidades, se hallaba por este mismo litoral en El Portillo, Arucas, donde se llegaron a contabilizar unas seis explotaciones, algunas de las cuales aún subsisten como bien patrimonial (GONZÁLEZ, 1996: 45-49), como también las había en otras costas rocosas de Canarias como es el caso de los estudiados charcos salineros del sur de Tenerife (SABATÉ, 1992: 65-73).

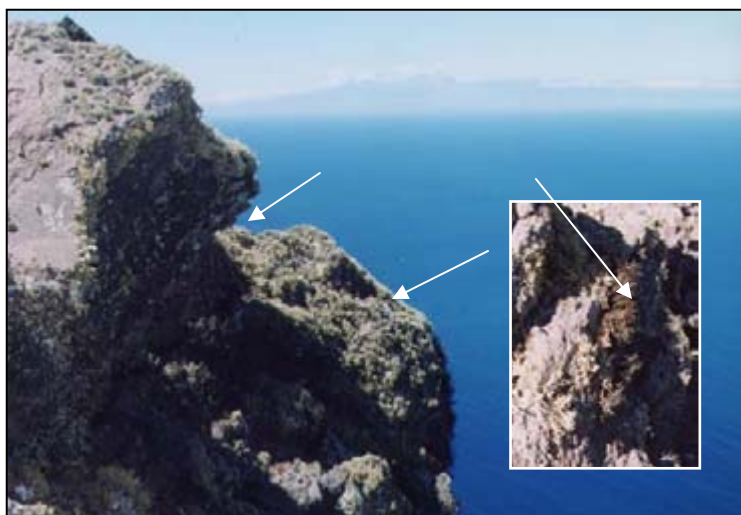
4.- LA ORCHILLA

Los acantilados costeros de esta comarca son muy ricos en orchilla, líquen utilizado para tintes y que generó un comercio importante en Canarias desde las primeras penetraciones europeas en el siglo XV. Pero su recolección era una actividad muy peligrosa ya que el líquen crece en los cantiles costeros orientados a barlovento y requería, en muchos casos, el riesgo de colgarse con sogas para acceder a las zonas donde se hallaba, sobre todo según iba escaseando, dada la sobreexplotación a que estaba sometido, por lo que llegó un momento en que casi quedó extinguido a no ser en los lugares más inaccesibles y peligrosos.

De la orchilla, sus propiedades, recolección y comercio dan buenos detalles, entre otros, el marino inglés George Glas, en su obra impresa del año 1764 (1982: pp. 32-33) y el ilustrado canario José Viera y Clavijo, en su *Diccionario de Historia Natural...* (1982: 315-316). Viera calculaba una producción anual en Canarias, en aquel entonces (1779) de 2.600 quintales, de los que 500 se recolectaban en Tenerife, 400 en Gran Canaria, 300 en cada una de las islas de Lanzarote, Fuerteventura y La Gomera y 800 en la aún poco explotada isla de El Hierro. A mediados del siglo XIX, Madoz

en su conocido *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico 1845-1850*, ya rebaja la producción anual a 1.756 quintales, quedando en Gran Canaria reducida a 275 quintales, un 69% menos.

La orchilla producida en Gran Canaria procedía casi toda de los acantilados de esta comarca, sobre todo de los tramos comprendidos entre El Risco de Faneque-El Andén Verde y La Punta de La Aldea, y más al sur de este valle en el macizo de Amurgar (conocido entonces como Los Riscos de la Orchilla) hasta Guguy.



FIGS. 4 Y 5 Riscos de Montaña Cerrada-El Andén Verde, cargados de orchillas. Detalle del líquen.

FIG. 6.
Orchillero trabajando colgado. Grabado de Emile Lasalle, 1832.



Hasta principios del siglo XX, se recogía el liquen en esta zona, de lo que tenemos referencia por la tradición oral, de familias agricultoras y mareantes a la vez, que conocían a la perfección veredas y pasos por estos acantilados marinos.

La actividad orchillera la llevaban a cabo tanto hombres especializados como mujeres campesinas que solían ir en grupos a los riscos costeros más cercanos, de lo que tenemos abundante referencia oral de las familias de Cormeja-Caiderillos y El Albercón en La Aldea de San Nicolás.

Este lugar era una zona de paso hacia la banda poniente del macizo de Amurgar y aún se conserva el camino que sube por el llamado Lomo de los Orchilleros (de ahí el nombre), y alcanza la degollada de Las Gambuecillas, desde donde se llega, por El Andén Blanco a los acantilados sobre el Roque Colorado y, más allá a los barranquillos colgados sobre el mar de Vallehermoso. Se trata de difíciles pasos por estrechos andenes, de acantilados casi en vertical, con alturas de hasta 500 metros sobre el nivel del mar. Son varios los accidentes mortales que tienen lugar en los pasos de montaña sobre el mar, utilizados por orchilleros y mareantes, de los que recogemos dos muy trágicos:

El ocurrido, en 1826, a Nicolasa Téllez, en El Andén Verde, camino de Las Arenas y, en 1876, a Marta Segura, en El Andén Blanco, en los acantilados de Roque Colorado. En ambos casos sus restos, esparcidos por los andenes, no pudieron extraerse, teniendo que enterrarse en el mismo lugar¹.

¹ Francisco SUÁREZ MORENO: *La muerte de una orchillera a través de la tradición oral. Marta Segura Carvajal (1834-1876)*. Inédito, 2003.

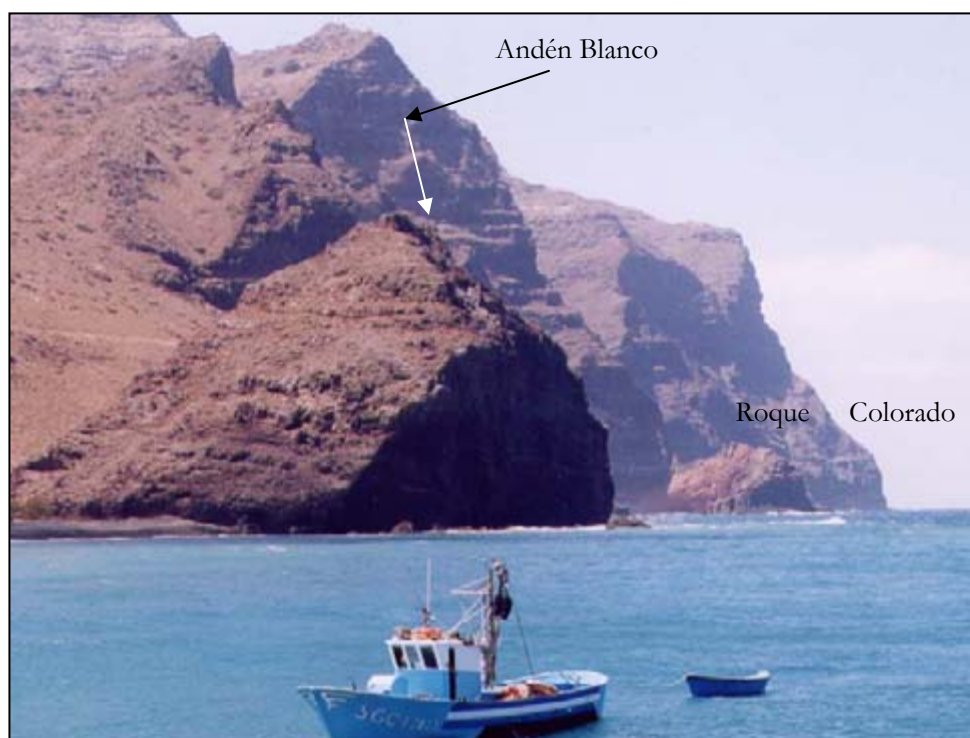


FIG. 5. *Izquierda: Roque Colorado y el Andén de Barriga, vista aérea desde el Sur. El lugar aproximado de la caída mortal de una orchillera, en 1876, se indica con flechas en una y otra imagen.*

GLOSARIO

CONCEPTOS SOBRE NAVEGACIÓN A VELA

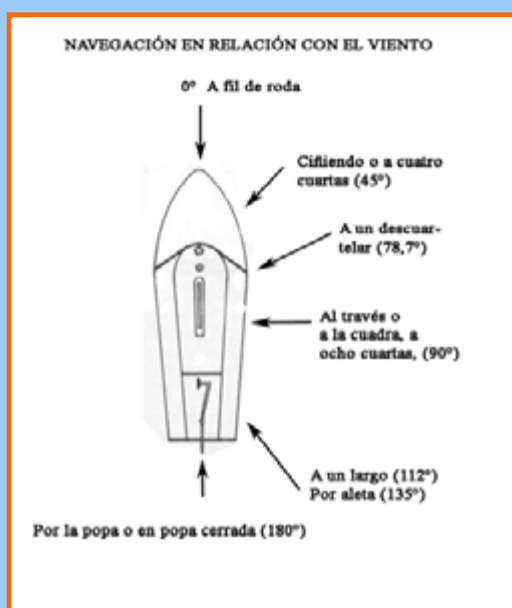
“A fil de roda”. Viento perpendicular a la proa, por lo que para avanzar a vela se debe ceñir*, navegar a bolina*, haciendo bordadas*, en zig-zag, barloventeando*.

Ceñir. Navegar contra la dirección del viento en un ángulo de 4 cuartas (45°) de la proa. También se le denomina como navegar de bolina (por que hay que halar las bolinas) o por la amura. Cuando se ciñe al máximo se dice a “rabiarse”.

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

Al través o a la cuadra. Recibir el viento aparente a 8 cuartas, a 90° de la proa.

A un largo, por aleta. Son dos términos casi equivalentes. **A un largo** es navegar con viento a partir de las diez cuartas hacia popa (112°), mientras que **Por aleta** es a doce cuartas (135°) de la proa.



Relación del barco con el viento. (Modificado de Simón Quintana, 1992)

En popa cerrada. Viento por la popa, a unas 16 cuartas (180°) de la proa. En popa cerrada, las velas, para aprovechar el viento al máximo, van abiertas en cada una banda a “orejas de burro”.

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

Bolinear. Ceñir.

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

“Macheteando contra el viento”. Expresión marinera de la comarca noroeste de Gran Canaria para referirse a navegar a vela contra el viento, ciñiendo*.

SOBRE TIPOS DE BARCOS Y OTROS ASPECTOS DE LA MAR

Balandra (Francés, *balandre*). Embarcación pequeña con cubierta y con sólo un palo. Balandro. Balandra pequeña.

Bergantín (Latín, *brigantinum*). Buque mayor que la balandra y goleta, de dos palos, trinquete y mayor y velas cuadradas o redondas. La construcción de esta clase de navío se desarrolló en la segunda mitad del siglo XVIII, con porte de hasta 500 tm, en varios modelos. Se mantuvo en la marina mercante como bergantín goleta hasta principios del siglo XX. Los bergantines canarios se construyeron para el tránsito comercial con Madeira y América.

Carenado (**Carena**, parte sumergida de un barco. Latín, *carinam*, quilla de una nave). Reparación naval.

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

IV

LOS PUERTOS HISTÓRICOS (SIGLOS XVI-XVIII)

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 (Güigüi), El Asno y Tasarte. Más al Sur las de Veneguera, Mogán, Tauro, Puerto Rico y Arguineguín (MEDEROS Y ESCRIBANO, 2002:365-402), 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 (fig. 1). 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.



FIG. 1. *Puerto del norte de Gran Canaria (¿Sardina?).*
Grabado de Williams (1837). Obsérvese el velero fondeado y la lancha de transporte hasta la playa.

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.

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 (LÓPEZ, 1982). 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 305° en la ida y 125° 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. (RODRÍGUEZ, 1979).

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 corso* 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).

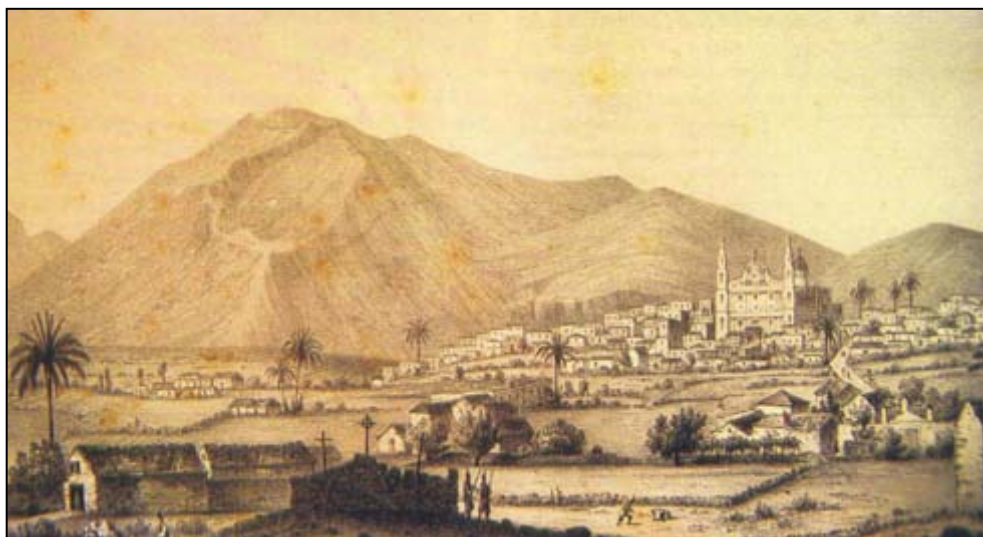


FIG. 2. *La Vega de Gáldar*. Grabado de Williams (1837)

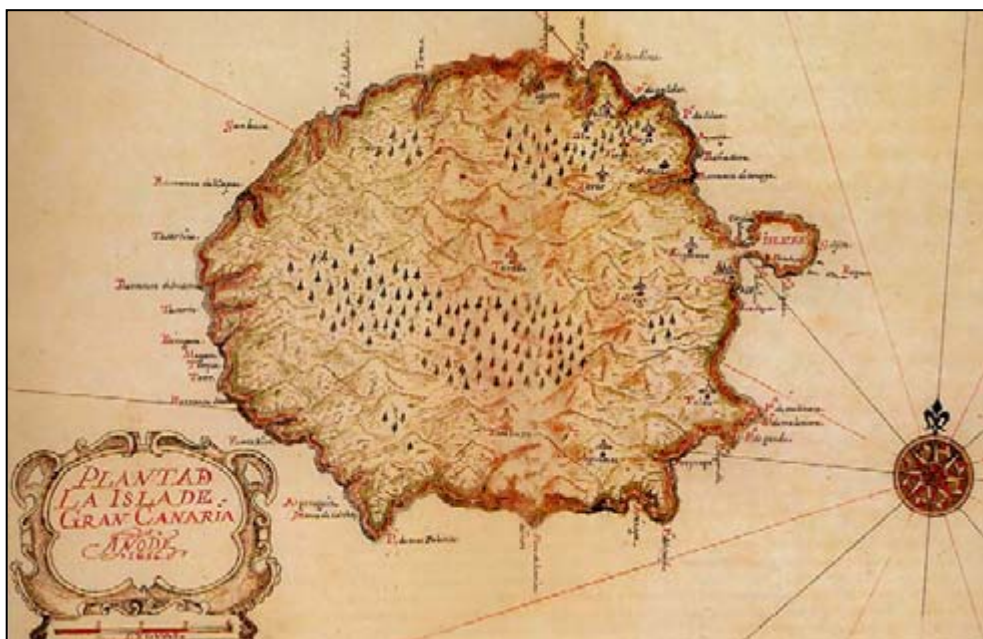


FIG. 3. Mapa de Gran Canaria de Pedro Agustín del Castillo (1686).

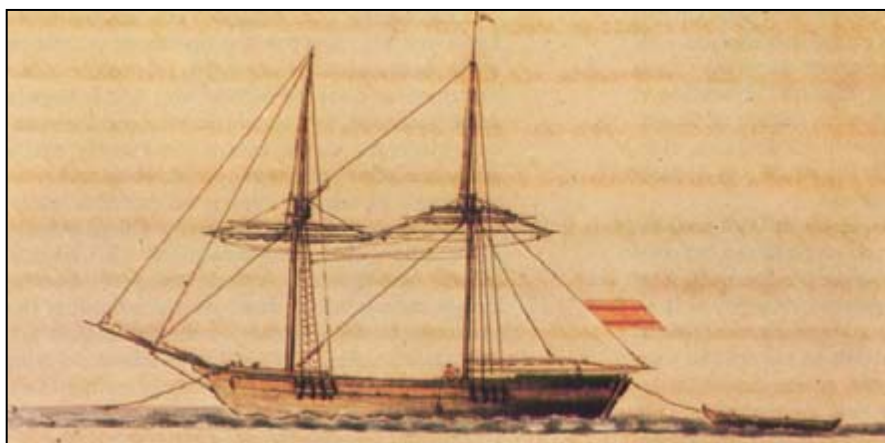


FIG. 4. Bergantín de cabotaje de Gran Canaria. Dibujo de Álvarez Rixo (1809).



FIG. 5. *Mapa en relieve del Noroeste. Autor: Manuel Cardona, publicado en La Palmita. Entre la Cumbre y el Mar, 2001. Cabildo de Gran Canaria.*

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 todo el litoral grancanario. 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. Contaba a su favor también hallarse más cercano a los caminos 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).

FIG. 6. *El puerto natural de El Juncal, límite entre Gáldar y Agaete. Una de las mejores ensenadas para embarques de Gran Canaria (fotografía de Jesús Quesada).*



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. A mediados del siglo XIX, Madoz lo menciona como puerto de segunda categoría.

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 un rumbo base 322° en la ida y 142° en la vuelta, con bordadas de acuerdo a los vientos de cada momento, similares a las anteriores.

FIG. 7. *Puerto de El Perchel. La Aldea (fotografía del autor)..*



5.- LOS PUERTOS DE LAS CALMAS Y LA PESCA DE BALLENAS

A partir del siglo XVIII, las desembocaduras de los barrancos de Guguy, El Asno (Tasartico), Tasarte, Veneguera, Mogán y Arguineguín, también constituían puntos de embarques, por la importancia de la riqueza forestal y pecuaria de sus montes y cortijos, aunque con menos frecuencia. El tránsito de los veleros por este cuadrante tropezaba con los vientos orográficos y agitación de la mar, ya estudiados, en el punto de transición con las Calmas.

Desde el puerto de Mogán, con rumbo base hacia Santa Cruz de Tenerife de 328° en la ida y 148° en la vuelta, en un trayecto recto de 47,1 millas (87,23 km), la travesía era más larga y complicada que la de los puertos del Norte. Era necesario salir de las calmas, superar las turbulencias de la transición y luego trazar bordadas más largas, aunque siempre teniendo tierra a la vista.

En las Calmas abundaban muchas especies que atraían a gran cantidad de cetáceos, escuálidos y otros peces mayores, de lo que da cuenta el ilustrado Viera y Clavijo, en su *Diccionario de Historia Natural* (voz ballena (1982: 65) así como de proyectos de pesca de estos cetáceos emprendidos en 1778, arponándose algunas en Arguineguín aunque escaparon por la inexperiencia de los pescadores. En 1779, Miguel Hermosilla escribía que *los mujidos ó bramidos q^e allí hacen con q^e atemorizan cuantos se arriman á aquella costa desde el mes de marzo hasta el mes de agosto (...) en aquel paraje se mantienen desovan y crían convidandonos a establecer un ramo comercio tan lucrativo y rico la proporción de tener (...) los dos puertos y buenas playas de Maspalomas y Arguineguín en q^e poder llevar a encallar cuantas ballenas pesquen y tambien montes inmediatos, con facilidad de proveerse de leña necesaria p^a el uso de calderas q^e derritan el tocino p^a sacar aceite (...) y puestas estas factorias en tierra, como además de las ballenas ofrece aquel trozo de mar la pesca de cantidad de otros peces (...) q^e pueden salarse y curarse; la habitación de los pescadores llamaría a otras gentes (...).*

Hacia 1785 se puso definitivamente en marcha el interesante proyecto de pesca de ballenas en Arguineguín, promovido por la Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas. Se trajeron marineros y las artes de pesca adecuadas de Cantabria y el País Vasco, con el objetivo de comenzar en la temporada de 1786. El gobierno regio encargó al corregidor* Eguiluz la dirección del mismo, quien diseñó la constitución de una compañía por acciones y nombró al Comandante General de Canarias*, el marqués de Branciforte, como director de la empresa, llegándose a recaudar fondos para la base financiera. (FERNANDEZ Y MARTÍNEZ, 1994). Romero y Ceballos* cuenta en su diario que el propio Comandante presenció, en el mes de marzo de 1786, la pesca de ballenas en la zona de Arguineguín, de donde regresó el día 20 de aquel mes *con el desconsuelo de haver visto escaparse una vallena de más de catorce que en aquellas aguas avia estando ia por eso mal herida con tres harpones de los que dos se rompieron y del otro se rompio la cuerda que la remolcaba (...).*

La autoridad real había dispuesto iniciar este proyecto, para lo que dispusieron tres barcos y varios lanchones, probablemente sin la suficiente preparación técnica para aquellas novedosas faenas ya que, a pesar de la presencia continua de cetáceos en esta zona, no se consiguieron los objetivos y fracasó el proyecto, intentándose de nuevo en las Calmas de la Gomera con los mismos resultados (SUÁREZ MORENO, 1997: 61-63).

El proyecto de la pesca de ballenas se olvidó aunque algunos barcos balleneros americanos recalaban por estos mares, a principios del siglo XIX, para capturas de los cetáceos. Hoy se pueden ver algunos ejemplares en las zonas de las calmas de Gran Canaria, Tenerife y La Gomera, utilizado como atractivo turístico.



FIG. 8. *Costa de Mogán en el mar de las Calmas.*



FIG. 9. *Cetáceos en aguas de Canarias. Viera y Clavijo dijo, refiriéndose a las ballenas, que “desde fines de marzo y durante los meses de abril, mayo y junio, las vemos recalar todos los años y quedarse como estacionarias en las calmas y costas del sur de Gran Canaria”*



FIG. 10. *Marinero de Gran Canaria*, 1829, por A. Diston. Museo Etnográfico de Tenerife.

GLOSARIO

Alcalde de Mar. Cargo que ostenta un civil idóneo o un oficial retirado de la marina mercante o de guerra con ciertas funciones administrativas en los puertos principales.

Comandante General de Canarias. Máximo cargo militar en las Islas con atribuciones en el orden civil, frente a la autoridad judicial de la Real Audiencia. Una especie de virrey colonial, que sustituye a la figura de Capitán General a partir de 1720.

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

Corregidor. Representante real en un municipio a lo largo del Antiguo Régimen, una especie de alcalde que presidía los Ayuntamientos y ejercía ciertas funciones.

Hinterland. Palabra alemana utilizada en la terminología geográfica para designar al espacio interior anexo al litoral o la zona de influencia de un puerto marítimo.

Miguel Hermosilla. Ingeniero militar natural de Barcelona (1750) destinado en la ciudad de Las Palmas para atender la defensa de la Isla en la guerra contra Gran Bretaña y autor de la obra manuscrita *Descripción topográfica, política y militar de la isla de Gran Canaria* así como de proyectos de obras militares, civiles y religiosas, entre finales de 1770 y principios de 1780.

Isidoro Romero y Ceballos (1751-1816). Bachiller, regidor perpetuo del Cabildo de Gran Canaria y autor del manuscrito *Diario cronológico histórico de los sucesos elementales, políticos e históricos de esta isla de Gran Canaria (1780-1814)*, donde, aparte otros aspectos de la vida insular, dedica bastante espacio al mundo de la mar y la actividad del corso*.

V

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. Ejemplo de ello tenemos la orden obispal de 1583 para el cierre de la ermita de San Nicolás por utilizarla como alojamiento los “luteranos” que recalaban en el puerto de La Aldea. O más concreto fue el desembarco de 500 hombres de Drake, el 8 de octubre de 1595, en Arguineguín, para proveerse de víveres y agua, que tuvieron que reembarcar por el ataque de las milicias insulares (RUMEAU, 1947, T.II: 721-723).

Aún la tradición oral mantiene relatos de tesoros enterrados como veremos más adelante. Por ello, a principios del siglo XVIII, dentro de un plan de fortificaciones de las costas canarias, el gobernador general de las Islas propuso al segundo marqués de Villanueva del Prado la construcción de un castillo en la costa de La Aldea, lo que no tuvo efecto por las pretensiones del marqués, a cambio de la obra, de obtener el título de Señor del lugar y desvincularse de la administración del Cabildo, de las milicias provinciales y de la propia jurisdicción de la Real Audiencia que quedaría como tribunal superior (SUÁREZ, 1990: p. 56).

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.



FIG. 1. *Miliciano de Gran Canaria, según un grabado de Williams (1837). Las milicias canarias jugaron un papel importante en la defensa ante los ataques por mar. En cada pueblo importante existía una compañía.*

1.- EL REGIMIENTO DE GUÍA

El sistema defensivo de este departamento marítimo quedó bajo el control del Regimiento de Guía organizado, según Hermosilla, hacia 1779, 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...). A tal efecto, desde la montaña de La Atalaya (Guía-Gáldar, fig. 2) 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. Aquí el campo visual se extendía más al Sur con sucesivas “atalayillas” situadas desde los riscos de Amurgar hasta Veneguera y Mogán, alertando de cualquier incidente a través de señales por hogueras. Otra atalaya muy estratégica, posiblemente utilizada desde la época aborigen es la situada en la degollada de Tirma, con amplia panorámica hacia el Norte y Sur. De ello nos habla con precisión, en 1779, Miguel Hermosilla:

(...) Están dispuestas y vistas unas de otras de tal suerte qe al instante de hecha la señal pr cualquiera de las atalayas inmediatas al mar toda la isla esta noticiosa de ello y se pone en armas (...).

[DESCRIPCIÓN TOPOGRÁFICA, POLÍTICO Y MILITAR DE LA ISLA DE GRAN CANARIA, Cap. 15, fols. 42-43. El Museo Canario]

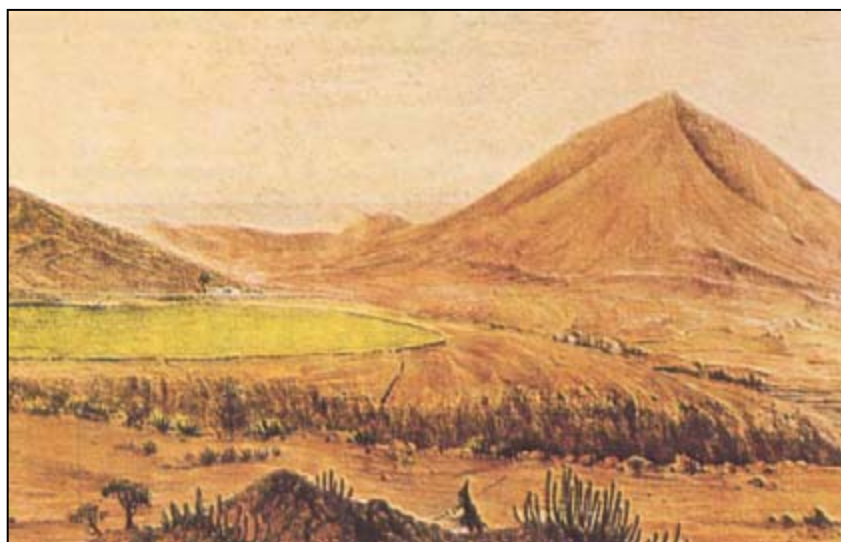


FIG. 2. *La vega de Guía-Gáldar. Grabado de Williams (1837), coloreado. Al fondo la montaña de La Atalaya, punto de vigilancia costera a lo largo de siglos.*

2.- ATAQUES 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 una de las cuales estuvo a punto de ser capturado el mismo Comandante General, Andrés Bonito, cuando viajaba de Santa Cruz de Tenerife a Las Palmas, en un bergantín pilotado por un experto patrón, Sebastián Ortega, que conocedor de estos mares y costas, escapó de los corsarios acercándose al litoral y yendo a recalar en la bahía de El Confital.

Al año siguiente 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.



FIG. 3. *Navío inglés (1805).*

Entradas por Veneguera y puertos de las Calmas

La lejanía e incomunicación permitió desde los siglos XVI y XVII, varios desembarcos de marinos enemigos, en el poniente y sur de Gran Canaria. En lo que respecta a esta época, el 23 de diciembre de 1742, cuatro navíos ingleses fondearon en la playa de Veneguera e intentaron penetrar hacia el interior. Enterados los milicianos de La Aldea acudieron a su encuentro y cercándolos durante cinco horas, lograron rechazarlos tras haberles causado una baja y cinco prisioneros, que llevaron a la ciudad de Las Palmas, sin la menor incidencia entre los milicianos de este lugar (SUÁREZ MORENO, p. 65). Al año siguiente, según Miguel Hermosilla, dos corsarios ingleses desembarcaron por una de las playas del Suroeste donde *con dos cañones y cuarenta hombres se fortificaron y mantuvieron todo el tiempo que necesitaron y emplearon en surtirse de agua sin q. por nuestra parte les pudiese desalojar.*

FIG. 4.
*Playa de
Veneguera.
Imagen de
Fernando
Ojeda.*



La actividad del corso y de los contrabandistas se mantuvo en los primeros años del siglo XIX. Por ejemplo en 1821, un bergantín con patente de corso de los independentistas venezolanos fondeó, en Arguineguín, para hacer agua tras haber capturado a tres barcos por el barlovento de la Isla (PAZ, 1994:35).

Alarma y sangre en La Aldea

Por el mismo tiempo, esta vez por la playa de La Aldea, fue rechazada una nueva invasión de corsarios ingleses, como así lo contaron testigos de la época, en 1778, sin precisar fecha aunque es probable la de 1743 a 1745:

En otra de-las imbaciones que aconteció por el Puerto pral. de-la propia Aldea con la misma nacion Inglesa, pretendiendo estos hacer desembarque, y tomar dos Barcos del tráfico de estas Islas, formaron los vecinos su Campo, en otro igual monte, fabricando de pronto sierta trinchera, que aunque no fuese la más fuerte, les preservaba de las-balas y dejandole vicerias, asi pa. abvistar, como para hacer por ellas el tiro de-fucil, hirieron y mataron muchos ingleses,de-forma que les puso en la necesidad de retirarse, dejando encallados los barcos deste trafico, en cuyos Buques, y bordes, se vio copiosa abundancia de sangre, por haverse executado en ellos los mencionados Ingleses.

[A.H.N. SECCIÓN CONSEJO DE CASTILLA. leg. 1.349, fols. 60-61]

Una escuadra del corso inglés en Agaete

Otro episodio tiene lugar, en 1745, en el puerto de Las Nieves (Agaete) cuando una escuadra de cuatro barcos corsarios ingleses, que había apresado dos balandras francesas y dos barcos canarios en la punta de Anaga, pretendió hacer su aguada, siendo rechazada, según Viera y Clavijo (1978: T.II, 162) por lo 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, uno de los cuales fue la captura por un corsario inglés del barco de pesquería el *Nuestra Señora de Las Angustias*, en 1800, que regresaba a Tenerife, frente mismo al puerto de La Aldea (SUÁREZ GRIMÓN, 1993:154).

En este mismo contexto bélico, el comerciante Antonio Betancourt, escribe en su conocido diario que el 7 de noviembre de 1800 llegaron al puerto de Las Nieves, en un bote, la tripulación y pasajeros de un barco chino (entre otros el inquisidor don Cándido y tres hijos del Conde de la Vega Grande), que con bandera hispana, procedente de Santa Cruz de Tenerife y con destino a la Península, llevaba unos 300 prisioneros ingleses que se habían hecho, en estas aguas, con el control del buque:

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

[LOS "CUADERNOS" DEL COMERCIANTE DE LA CALLE DE LA PEREGRINA DON ANTONIO BETANCOURT..., 1996:255).

FIG. 5. *Playa de Las Nieves. Al fondo entrada para la ensenada de El Juncal y más allá la Punta de Sardina del Norte. Fotografía del autor.*



VI

EL PUERTOFRANQUISMO (I): CAMBIOS Y DESARROLLO ECONÓMICO (SIGLOS XIX-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. Antes se tuvo que superar un primer tercio de siglo, para Canarias económicamente malo, con una política proteccionista de España en el sector naval, sancionada por la Ley de 1 de noviembre de 1837 por el que se cerraba el camino de abanderamiento de buques extranjeros, los que más recalaban en los puertos canarios, aunque la burguesía canaria venía luchando para recuperar sus tradicionales ventajas librecambistas con franquicias portuarias.

El nuevo régimen político, el liberalismo, a través de la nueva Diputación Provincial de Canarias comenzó a ejercer con la Comandancia Militar de Marina, 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. Pero 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. El tráfico naval empezó a adquirir una funcionalidad adecuada al potencial económico de Canarias,

articulando todo su proceso comercial. Pero, la estrecha relación del mercado interinsular se fue rompiendo y las economías se insularizaron, con fuerte pugna entre las burguesías de las dos islas mayores (BÉTHENCOURT, 1998). De 1852 a 1936 se instalaron en los puertos capitalinos, compañías navieras y financieras extranjeras, en su mayoría británicas. Las carboneras establecidas en estos puertos fueron punto obligado de los vapores en el tránsito marítimo de las metrópolis europeas con sus colonias y mercados de ultramar. Los propios cultivos de exportación que surgieron después del fracaso de la cochinilla, plátanos, tomates y papas, fueron iniciativa de estas compañías. Aunque la precaria red de carreteras insulares no daba respuesta a las comunicaciones que demandaba al nuevo modelo de desarrollo económico. 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.



FIG. 1. *Puerto de Sta. Cruz de Tenerife a mediados del siglo XIX. Grabado de Sainson H.C.*

1.- LA PUGNA POR LA CALETA DE ARRIBA

Los litigios jurisdiccionales, primero entre las parroquias de Gáldar y Guía y luego entre sus respectivos ayuntamientos constitucionales, fue una constante secular, a lo que se une los otros pleitos por la cabeza de Partido Judicial.

En un momento de transición histórica, 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 por las partes, 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, no está cerrado (SUÁREZ GRIMÓN, 2003: 93-191).

En lo que respecta a la delimitación de la costa tampoco los problemas se aclararon satisfactoriamente entre ambos municipios. Las ensenadas de El Río, Puerto Nuevo y La Caleta de Soria (hoy Caleta de Arriba) se utilizaron para embarques, cuando el tiempo lo permitía, de productos de la zona de Guía, aunque el alcalde de mar de toda la comarca estaba en el puerto principal de Sardina del Norte y, por tanto, controlado por Gáldar.

Cuando se implanta definitivamente el régimen liberal, la pugna por la cabeza de Partido Judicial, engloba también el problema de La Caleta de Soria reivindicado por Gáldar. En 1839 se crea, por primera vez, la alcaldía de mar en Guía y al comenzar a ejercer ésta atribuciones en La Caleta de Soria tropieza con las atribuciones que, hasta aquel momento venía ejerciendo la alcaldía de mar de Gáldar, sobre dicho puerto. Alegaba Gáldar que en los nombramientos efectuados para alcalde de mar, desde 1818, se establecía una jurisdicción comprendida entre el puerto de El Juncal y la Punta de Guanarteme, en cuyo litoral está La Caleta de Soria. Entonces interviene la Diputación Provincial de Canarias y determina (11-III-1839) que La Caleta de Soria o Caleta de Arriba se encuentra dentro del término municipal de Guía, correspondiendo por tanto el

despacho de roles y cartas de salud al nuevo alcalde de mar de este municipio. La protesta del ayuntamiento de Gáldar fue inmediata, lo que originó un largo expediente de pleitos.

El tiempo pasaba y las mejores condiciones de embarques por la Caleta de Abajo y sobre todo por Sardina del Norte, fueron diluyendo el pleito, en un momento en que comenzó un nuevo desarrollo de la navegación, con la implantación de las franquicias portuarias a partir de 1852.

Pero en el siglo XX volvió a resurgir el problema jurisdiccional en la delimitación costera hasta el pico de La Atalaya. Comenzó en 1928 con la ejecución de las planimetrías municipales para conformar el Mapa Nacional.

Pasaron los años de las guerras y posguerra y, en 1956, el Gobierno Civil de Las Palmas intenta un arreglo de línea divisoria trazada desde Caleta de Soria o de Arriba hasta el pico de La Montaña. Esta vez tampoco se logra arrancar un acuerdo por lo que la máxima autoridad civil provincial deja el asunto en manos del Ministerio de la Gobernación, quien el 12 de noviembre de 1973, dicta una resolución por el que declara límite jurisdiccional definitivo entre los dos municipios el cauce natural del barranquillo de Caleta de Arriba. Contra esta resolución el ayuntamiento de Gáldar interpuso recurso de reforma que fue desestimado por dicho Ministerio el 20 de febrero de 1974.

La colocación de antenas en el pico de La Montaña, en 2002, ha sido motivo para “remover y quitar el polvo a viejos papeles, por desgracia no siempre bien guardados y cuidados” según el profesor de Historia Contemporánea, don Vicente Suárez Grimón (2003: 191).



FIG. 2. Puerto de Caleta de Arriba, litigio de siglos entre dos municipios.

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; una tecnología marcada, en gran medida, por los diseños realizados en La Palma por los Arozena (HERNÁNDEZ, 1998: 32-33). 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. En esta isla se registra, a finales del siglo XIX, unas 22 naves de casco de madera y velamen con aparejo *pailebot* de dos a tres palos, de unas 30 a 80 Tm.

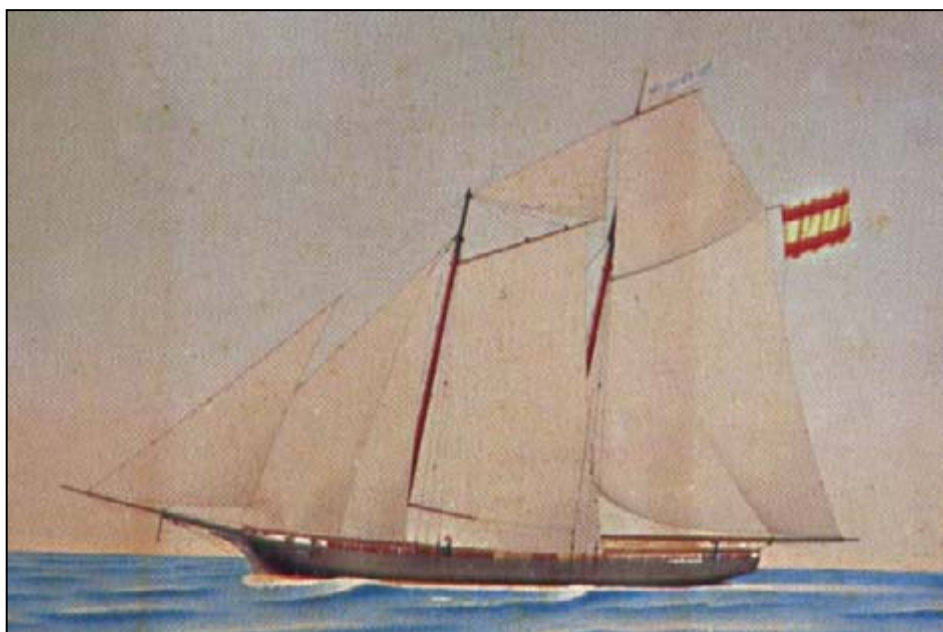


FIG. 3. *Pailebote Mi Querido. 65 Tm. Construido por la familia Arozena en 1859.*

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: *Telémaco, Elvira, San Antonio* (Rosas), *Adán, San Miguel, Asterope, Águila de Oro, La Carlota, La Luz*, 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. Los hubo de fatal destino como 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.

FIG. 4. *Velero de cabotaje en el puerto de Santa Cruz de Tenerife.*



FIG. 5. “*Carlota*”, velero cargado de emigrantes ilegales canarios a su llegada a Venezuela (isla de Margarita) el 12 de octubre de 1948.



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 correíllos 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, con una periodicidad primero quincenal y luego semanal. Y además se acoplaron a las falúas y balandras los motores térmicos prediesel.

Hacia 1930 aparecen flotillas de vapores, en el tráfico del cabotaje insular, algunos ya viejos, de casco de madera, como el célebre *San Carlos* de 200 Tm y casco de madera, de la naviera Trujillo (de Agaete). Barco muy conocido por nuestros abuelos y célebre por haber sido hundido por un submarino, el 20 de diciembre de 1940, en aguas entre Fuerteventura y el Continente.

Este hundimiento causó un fuerte impacto entre la población marinera de esta zona ya que casi todos los marineros, incluido el patrón, eran vecinos de Agaete así como incógnitas aún no aclaradas sobre la autoría pues mientras José Ferrera (1988) asegura que fue hundido por el submarino alemán *U 37*, basándose en las informaciones dadas en el Juicio de Nuremberg por un almirante alemán. Otras que otras informaciones indican que fue echado a pique por un submarino aliado ya que abastecía en alta mar a los submarinos alemanes con base secreta en Jandía (Fuerteventura). Lo cierto es que, después de la guerra, debió haber un acuerdo secreto entre los gobiernos de España, Alemania y Reino Unido, donde este último se hizo cargo de la indemnización a los Trujillo.

3.- ROMPIENDO CON EL AISLAMIENTO DE LOS PUEBLOS

Los últimos veleros y los nuevos vapores representaron un papel fundamental en el desarrollo económico de esta comarca, sobre todo en los alejados pueblos de La Aldea y Mogán, aún sin carretera. Se recuerda aún la llegada de los vapores a sus playas y el sonido de sus sirenas, barranco arriba, que ponía en movimiento a toda la población, en especial a los comerciantes, arrieros y camioneros. No había otra alternativa más económica y rápida para el tráfico comercial que las líneas del cabotaje marítimo; por ejemplo, en 1919, el transporte de mercancías sobre bestias entre Las Palmas y Mogán tenía un coste de 30 pesetas los 100 kg, frente a las 1,5 pesetas que ofrecían las navieras.

No fue así con las ciudades y pueblos del noroeste de Gran Canaria, a donde la carretera general había llegado a principios del siglo XX pero, en contrapartida, sus puertos comenzaron a perder actividad frente a la competencia de las nuevas camionetas.

Por tanto, el tráfico de cabotaje insular estuvo en alza gracias al desarrollo del capitalismo agrario (tomates y plátanos) y a la existencia de muchos lugares sin una red viaria terrestre. Es la razón de encontrar desde principios de siglo hasta después de la Guerra de España a muchos puertos históricos canarios, tanto de las islas menores como de las capitalinas, muy activos, con nuevos muelles de hormigón o ingeniosos artilugios de embarques, “los pescantes” como los de Hermigua, Agulo, Vallehermoso (DARIAS, 1992: 255-256, 270 y 291-292), algunos complementados con telesféricos para bajar desde lo alto la producción. Las nuevas generaciones no se imaginan las grandes dificultades de aquellas faenas portuarias, sobre todo en mares abiertos con malos tiempos que paralizaba la producción agrícola o desabastecía a la población.

En peores circunstancias se hallaban los puertos sin la más mínima infraestructura de embarque, donde se trasvasaba cajas de mercancías diversas, atados de tomates, huacales de plátanos, sacos

(de carbón, guano, millo...), pasajeros, motores y vehículos a motor (despiezados), etc. en lanchas hasta la orilla, donde los brazos y hombros de los marineros se encargaban de dejarlos en tierra firme. Para atenuar tales esfuerzos todos los almacenes de empaquetado de la fruta de principios de siglo en Canarias se construyeron en la misma orilla del mar, como podemos comprobar en Sardina de Norte, Las Nieves, Agaete, La Aldea, Guguy, Tasarte, Veneguera, Mogán, Tauro y Arguineguín. Además en cada uno de los puertos importantes se instalaron casetas de las consignatarias y del impuesto de consumos (fielato).



FIG. 6. Restos de un pescante en Hermigua. La Gomera, única alternativa para el embarque de productos en los mares abiertos al Norte. Imagen del autor.

FIG. 7. *Restos del muelle y pescante de El Agujero (Gáldar). Imagen de Jesús Quesada.*



4.- CAL POR LA MAR

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.

Breve historia de la cal canaria y su transporte por mar

La cal canaria elaborada desde los primeros años de la Colonización por expertos artesanos, los caleros, se empleó para el blanqueo del azúcar producido en los ingenios, la potabilización del agua, en todo tipo de construcción como lechada para los albeos, aglomerante de morteros con arena o barro para mamposterías, sillares, revestimientos, etc. 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.

El empleo de distintos morteros con cal en las obras portuarias, frente a la descomposición que originaban las aguas saladas, provocó a lo largo del siglo XIX y principios del XX continuos debates, sobre todo por la presencia de las cales hidráulicas y cementos de importación. A nivel europeo el debate fue por esta época igualmente continuo hasta la aparición de los cementos especiales. Y en este contexto la cal canaria fue cuestionada a principios de siglo por algunos sectores de la construcción. Ella venía empleándose en la construcción de todos los puertos canarios como aglomerante de morteros con arena mientras que en Europa, manteniendo aún la tradición de los romanos se mezclaba con puzolana para la elaboración de morteros hidráulicos, aunque después de la segunda mitad del siglo XIX se añadió a éste una porción de cemento “Pórtland”. En todas las grandes obras portuarias de Canarias de finales de este siglo y principios del XX se venía empleando con éxito el mortero de cal y arena con un 10% de cemento “Pórtland”, producto que llegaba en barricas a estos puertos históricos procedentes de Inglaterra a través del enlace con el Puerto de La Luz y Las Palmas.

La industria de la cal, desarrollada en nuestras playas, alcanzó un gran apogeo después de los años 40 y se mantuvo hasta finales de

la década de 1950. Dos razones pudieran explicar este fenómeno: su bajo coste como industria local frente a los altos precios de los cementos de importación y el hecho de que las crisis bélicas y secuelas posteriores redujeran la capacidad de adquisición de productos extranjeros entre ellos los cementos.

La creación de una fábrica de cemento en cada una de las dos islas capitalinas y en concreto en el puerto de Arguineguín, determinó entre finales de los años 50 y principios de los 60 el apagado definitivo de los hornos de cal de Canarias (SUÁREZ MORENO, 1994: 267-280).

La fabricación de cal se hacía en esta comarca, en unos hornos sencillos, colocando en su interior, capas alternadas de carbón y de piedra caliza, cubierto todo con barro, y teniendo un hogar en el centro que provocaba la combustión. Estos hornos estaban contruidos de piedra muerta con barro o de mampostería ordinaria, con planta circular a cielo abierto. Disponían de una constitución exterior de forma troncocónica y su interior revestido de barro se estructuraba en dos módulos: el superior a modo de cuba de carga de sección semioval a cielo abierto donde se depositan las piedras a calcinar y el inferior u hornilla, separados por unas soleras refractarias a modo de parrillas que descansaban en un puente de hierro por su parte delantera y quedaban empotrados en la parte trasera de la obra o bien sobre resaltes de la misma, según los diferentes tipos. Una puerta de acceso situada en la parte inferior del horno servía, además de tobera, para prender fuego al hogar y extraer una vez calcinado el producto. El hogar solía hacerse sobre la parrilla colocando las piedras calizas mayores en forma de bóveda a lo que coadyuvaba para mejor efecto de arco el cerramiento cónico de la sección interior de la cuba. La capacidad de estos hornos se sitúa entre los 3 y 9 m³.

El proceso de calcinación era el siguiente: la cuba se cargaba de piedras calizas con capas alternativas de carbón para favorecer los intercambios del calor y el tratamiento químico de aquellas. La

combustión comenzaba en la hornilla, se trasmitía al hogar y de este a todas las capas de piedra que una vez calcinadas, tras 5 ó 6 días a temperaturas de más de 900° C., bajaban a través de las parrillas móviles hasta la hornilla por la acción manual con un gancho especial que las hurgaba.

La localización espacial de estas ingenierías populares está muy directamente relacionada con canteras de *caliches*, como el caso de La Palmita (Agaete) o los de Los Caserones-Carrizo (La Aldea) o bien en el mismo el litoral marino para el desembarco de las piedras calizas importadas de otras canteras, como el caso de los hornos de las playas de Sardina o de La Aldea, que recibían la materia prima de Fuerteventura y Arinaga.

Los hornos de cal dinamizaron aún más la actividad económica de los puertos históricos de la fachada occidental de Gran Canaria, desde donde se comercializaba la cal viva hacia el interior de la isla a lomos de bestias. En el caso de los hornos de Sardina del Norte, su actividad se alargó hasta mediados del siglo XX, desde donde se extraía cal en camiones hacia varios puntos de la Isla.



FIG. 8. *Horno de cal en Sardina del Norte, años 40 aproximadamente (Gáldar).*

VII

EL PUERTOFRANQUISMO (II)

Y

EL AUGE DE LOS PUERTOS HISTÓRICOS (SIGLOS XIX-XX)

El régimen económico y fiscal del puertofranquismo propició, como ya estudiamos, un gran desarrollo de los puertos históricos de esta comarca que conectados a los centros comerciales y de franquicias de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria, representaron un eslabón importante aquel modelo económico. Los embarques de fruta para la exportación y otros productos del autoconsumo interior (hortalizas, ganado, carbón...), desembarques de mercancías y bienes de equipo, fábricas de salazón, etc. generaron una febril actividad desde Sardina hasta los puertos de Mogán. Y es que las transformaciones económicas indicadas, exigieron de las autoridades una mayor atención sobre la dotación de muelles y embarcaderos a los puertos principales. En 1882, el Ingeniero Jefe Provincial de Obras Públicas, el canario Juan León y Castillo redacta su *Reseña histórica de las vicisitudes y marcha que han seguido las obras de cada uno de los Puertos de este Archipiélago durante el período que media desde 1º de enero de 1873 a 31 de diciembre de 1881*¹, donde se especifica el estado en que entonces se encontraba la infraestructura portuaria de las islas. Según éste hallábase en estudio, desde 1869 las obras del muelle de Icod (Tenerife) y la prolongación

¹ A.H.P.L.P. Fondo del Ingeniero Juan León y Castillo. Leg. 24. Expte.1º.

del dique de Santa Cruz de La Palma. Con proyectos pendientes de aprobación se relacionan las ampliaciones de los puertos de La Luz, Santa Cruz de Tenerife y Naos (Lanzarote). En construcción estaban los de La Orotava, Las Palmas, La Luz y Sardina de Gáldar y como puertos terminados se contabilizan en este informe los de Santa Cruz de La Palma, Garachico y Las Nieves, de Agaete. Todavía quedaba fuera de los proyectos oficiales la construcción de puertos en Fuerteventura, con su importancia en el embarque de cereales y cal para la construcción; en las islas de Gomera y Hierro, además de otras zonas agrarias importantes en las islas de Tenerife y Gran Canaria, en esta última el amplio sector del Sur y Oeste.

Un aspecto importante, en cuanto a los enlaces de los puertos de este litoral con los puertos francos-capitales insulares, fue la progresiva disminución del tráfico con Santa Cruz, por desvío hacia el Puerto de La Luz y Las Palmas, al adquirir éste una posición comercial hegemónica y al avance en los transportes marítimos por la navegación a vapor frente a los vientos en contra o las calmas, en su caso.

En definitiva, fue tal el auge de nuestros puertos históricos que, para el control del tráfico de cabotaje y pesca de bajura se creó en Gáldar la Ayudantía de Marina y se ejecutaron por primera vez obras de fábrica portuarias (muelles, almacenes y faro).

FIG. 1. *El Puerto de La Luz a principios del siglo XX, donde se aprecia la mayor presencia de los vapores frente a los veleros tradicionales.*



1.- EL PUERTO DE SARDINA, LA AYUDANTÍA DE MARINA DE GÁLDAR Y SUS EMBARCADEROS ANEXOS

Tras la crisis de la cochinilla comenzó a experimentarse en la Vega Mayor, hacia 1880, el cultivo de cañadulce que se consolidó hacia 1889 cuando en Becerril, en el límite jurisdiccional de Guía, se levantó la fábrica azucarera adquirida luego por Mr. Leacock hasta su cierre, en 1919, cuando las plataneras comenzaban a transformar el paisaje y la economía de las comarcas del Norte y Noroeste

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. 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 pretilos de cantería. Llevaba las grúas-pescantes de madera para las faenas de embarques y desembarques de las mercancías y frutas. 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, salvo en los momentos de temporales del Sur por su excelente abrigo natural, para lo cual tenía la alternativa de embarques por Caleta de Abajo y también por El Río, ya en el término municipal de Guía, donde se construyó una obra de fábrica para el pescante de los embarques.

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 contruidos entre 1897-1905), un enclave natural complementario en los tiempos de bonanza o ante las embatidas del oleaje del Sur sobre Sardina. 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 hacia el Puerto de La Luz; aunque, por poco tiempo, pues el desarrollo de las comunicaciones por carretera de Guía y Gáldar con Las Palmas, gracias a los nuevos vehículos a motor, acabó, en los años 30, con su posición hegemónica. Mucho antes de lo cual había fracasado el excelente proyecto de comunicación por tierra entre esta rica comarca y el Puerto de La

Luz: *Gran Canary Electric Tramway*; una línea férrea proyectada, en 1908, por la compañía británica *Swastan*. Se trataba de un ferrocarril eléctrico ligero, con una vía de un metro de ancho y una longitud de 45,85 km que pasaría por todas las localidades del Norte hasta el Puerto de Sardina; pero dificultades, sobre todo orográficas, impidieron una oportunidad histórica de mejora de las comunicaciones insulares que hoy día se está retomando de nuevo: el tren ligero de Gran Canaria (HERNÁNDEZ, 1995:203-205). Lo cierto es que nueva red viaria de la Carretera del Norte y ramales de tercer orden, permitió un enlace más fluido con la capital de la Isla y los pueblos de la comarca hasta Agaete, gracias también a nuevos carruajes y diligencias para el transporte de mercancías y pasajeros, sustituidos hacia 1920 por los modernos vehículos a motor.

Por otro lado aquel primer desarrollo del ciclo de las plataneras determinó en Gáldar la creación de nuevas infraestructuras y servicios como el telégrafo, hotel, médicos y botica, oficina del Puerto Franco, una decena de comercios, etc; pero, Sardina del Norte, como enclave portuario comenzaba 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.

La pesca de bajura por este tramo del litoral grancanario se llevaba a cabo por barqueros de Sardina, que empleaban pequeñas embarcaciones, las falúas, cuyos remos fueron sustituidos progresivamente por los primeros motores, entre 1930 y 1950. Se utilizaban estrategias sencillas, mediante diversas artes y chinchorros, tanto por La Caleta de Soria que pasó a denominarse como La Caleta de Arriba como por La Caleta de Abajo, donde se pescaba más sobre marisco, con menos artes de redes, por lo que ofrecían un producto más apreciado por los consumidores, tanto de las dos ciudades cercanas como de los pueblos de las medianías

cuando se producían excedentes.



FIGS. 2 Y 3. *Muelles del Puerto de Sardina del Norte. Arriba hacia 1927 (imagen de Teodor Maisch) Abajo en 1991, cuando se ampliaba el dique antiguo.*



FIG. 4. *El Puerto histórico de El Juncal, a pesar de sus excelentes condiciones naturales como se aprecia en esta imagen, pierde importancia estratégica, cuando los restantes puertos de la comarca enlazan con la carretera general, a principios del siglo XX.*



FIG. 5. *Embarcadero de La Caleta de Abajo, obra de principios del siglo XX, una alternativa a Sardina en los tiempos de Sur. Fotografías de Jesús Quesada.*



2.- EL PUERTO DE LAS NIEVES Y SUS NAVIERAS FAMILIARES

En esta época del puerto franco, Agaete fue uno de los pueblos más prósperos de la isla, a su actividad agrícola (primero la cochinilla y luego la cañadulce, los plátanos y tomates), pesquera e industrial, se unió la turística, promocionada entre ingleses con el reclamo del Balneario y "Hotel Salud" de Los Berrazales cuyas aguas minero-medicinal ya habían sido descubiertas y utilizadas con fines curativos desde 1883. Es muy significativo que antes de la Primera Guerra Mundial ya contara con telégrafo, centro social y recreativo, una docena de tiendas, un médico y botica, nueve modistas y un sastre, relojería y seis zapaterías una de las cuales se transformó en la fábrica de calzados Armas Nuez. Además había generado un foco cultural de literatos canarios atraídos por el médico titular, el poeta modernista Tomás Morales, quien nucleó una tertulia literaria con otros como Alonso Quesada, Saulo Torón, Domingo Doreste, etc. Éste le dio al Roque Partido el actual nombre de *El Dedo de Dios* y todos se inspiraron en la amplia panorámica marítima de esta fachada atlántica, en los mágicos atardeceres del mar de Agaete, recordado hoy con un monumento y El Paseo de los Poetas.

Centrándonos en la actividad económica del Puerto de Las Nieves recordamos que 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 por el ingeniero desde 1864 y ejecutados por el empresario local Antonio de Armas, personaje de solvencia económica cuyos descendientes invirtieron en empresas marinerías.

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. Y es que la Carretera

General del Norte había alcanzado este punto, en los primeros años del siglo XX, con un tráfico rodado primero en carruajes y luego con vehículos a motor, sobre todo para el tránsito de pasajeros con los coches de hora de la compañía de Melián.



FIG. 4. *Panorámica de cinco veleros palilebot fondeados en la rada de Las Nieves (Agaete), a principios del siglo XX. Imagen cedida por Paco Rivero (Guía).*

En este enclave marinerero 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 Pedro Armas, Miguel Armas Medina, Antonio Dámaso Sosa, Rafael Medina y los hermanos Trujillo Álamo.

Los Trujillo, conformaron la naviera más conocida. Sus padres y abuelos habían sido propietarios de veleros ya mencionados como *San Antonio* (a) *Rosas*, *Bella Lucía*, *Asterope* (a) *María de las Nieves*, *Aguila de Oro*, etc. (fig. 4) y esta última generación de armadores se hicieron con una flotilla de vapores que, en los años 30, 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, Dákar y otros del Africa Occidental. La componían los vapores *Esperanto*, de 110 Tm.; *Consuelo de Huidobre*, de 400 Tm.; *Alejandro*, de 400 Tm. y *San Carlos*, 200 Tm., que ya comentamos por su hundimiento, hecho que aceleraría la quiebra económica de esta naviera.

FIG. 5. *Vapor fondeado en Las Nieves, hacia 1927-1928.*

Imagen probable de Teodor Maisch (El Museo Canario), cuando ya se había construido el tramo de carretera Agaete-Guayedra, que luego alcanzaría La Aldea, en 1939.



Entre 1920 y 1940, aproximadamente, el Puerto de Las Nieves era un importante puerto de enlace de una ruta de pasajeros que venía desde La Aldea y Mogán. Se cubría con unas pequeñas embarcaciones de unos 12 a 14 metros de eslora e impulsadas por hélices a motor diesel con potencias de 40 a 60 C.V. y con una capacidad de 50 pasajeros. A título orientativo señalamos que el coste de un pasaje en estas barcas, para el trayecto de La Aldea-Agaete, en 1936, alcanzaba las 5 pesetas, cantidad ligeramente superior al sueldo de un obrero.

Este servicio no ofrecía seguridad a los pasajeros ante los mares abiertos de su ruta siendo que además las sobrecargaban por lo que intervinieron en varias ocasiones las autoridades marinas, con las consiguientes protestas colectivas de los vecinos canalizadas a través de las autoridades locales. Y es que frente al servicio semanal de los vapores correos interinsulares e incomunicación terrestre de esta comarca, las falúas cumplieron un diligente servicio de viajeros, protagonizando algunos hechos históricos como el del intento de evasión de los republicanos Fernando Egea y Eduardo Morales, ante el cerco de las tropas sublevadas el 18 de julio de 1936, como veremos más adelante.

En Las Nieves se desarrollaba también una pequeña industria artesanal de carpintería de ribera para la construcción de falúas para el mercado de la comarca desde Sardina del Norte hasta Mogán. Estas construcciones llevan el diseño tradicional de esta comarca, caracterizada por una quilla muy pronunciada para la estabilidad en los mares agitados del Norte. Igualmente se desarrolló la pesca de bajura teniendo como espacio marítimo desde La Punta de La Aldea hasta Sardina; aunque en algunos momentos bajaban hasta la zona de Guguy. El pescado se comercializaba en el pueblo de Agaete y cuando, después de 1920, se desarrolla el tráfico por carretera con camionetas, los pescadores de Las Nieves ampliaron su oferta hacia

las ciudades de Guía y Gáldar, como también lo hacían desde tiempos atrás, por caminos de herradura, en los campos (Valle, Hornillo, Fagagesto, Artenara, etc.), en unos caso el pescado fresco y en otros seco o tostado con gofio, donde las mujeres de los barqueros ocupaba un destacado papel de venta.



FIG. 6. *Puerto de Las Nieves, a principios de siglo XX, con varios almacenes de empaquetado de fruta.*

Las familias de barqueros del Puerto de Las Nieves, se extendieron, a principios del siglo XX por todos los puntos pesqueros de la isla, sobre todo emigraron hacia la Isleta-Puerto de La Luz, Melenara, La Aldea, Mogán y Arguineguín, fundando en algunos casos, como el de la playa de La Aldea, las primeras poblaciones dedicadas a tiempo total a las faenas de la mar.

Tras la apertura de la carretera de Agaete-La Aldea en 1939, las crisis de las guerras y el desarrollo de las comunicaciones

terrestres determinaron en la década de 1940 el declive comercial de este puerto aunque mantuvo la actividad tradicional pesquera. Después de los años 60 comenzó a recuperar una nueva dimensión; la del ocio y turismo, primero con sus restaurantes, siendo *el Cápita*, uno de los pioneros, con producto culinario tradicional como el pescado fresco y, luego, a partir de la década de 1980, con las urbanizaciones turísticas, el nuevo puerto comercial y autopista marítima de Las Nieves-Santa Cruz de Tenerife, con lo que ha vuelto a recuperar la vieja tradición marinera aunque monopolizada esta vez por una empresa foránea Fred Olsen. Esta nueva vía ha causado un fuerte impacto ecológico y un fuerte tráfico rodado en las horas de embarques pero no el deseado impulso económico.



FIG. 7. *La playa de Las Nieves hacia 1959, imagen captada por Enrique Nacher.*

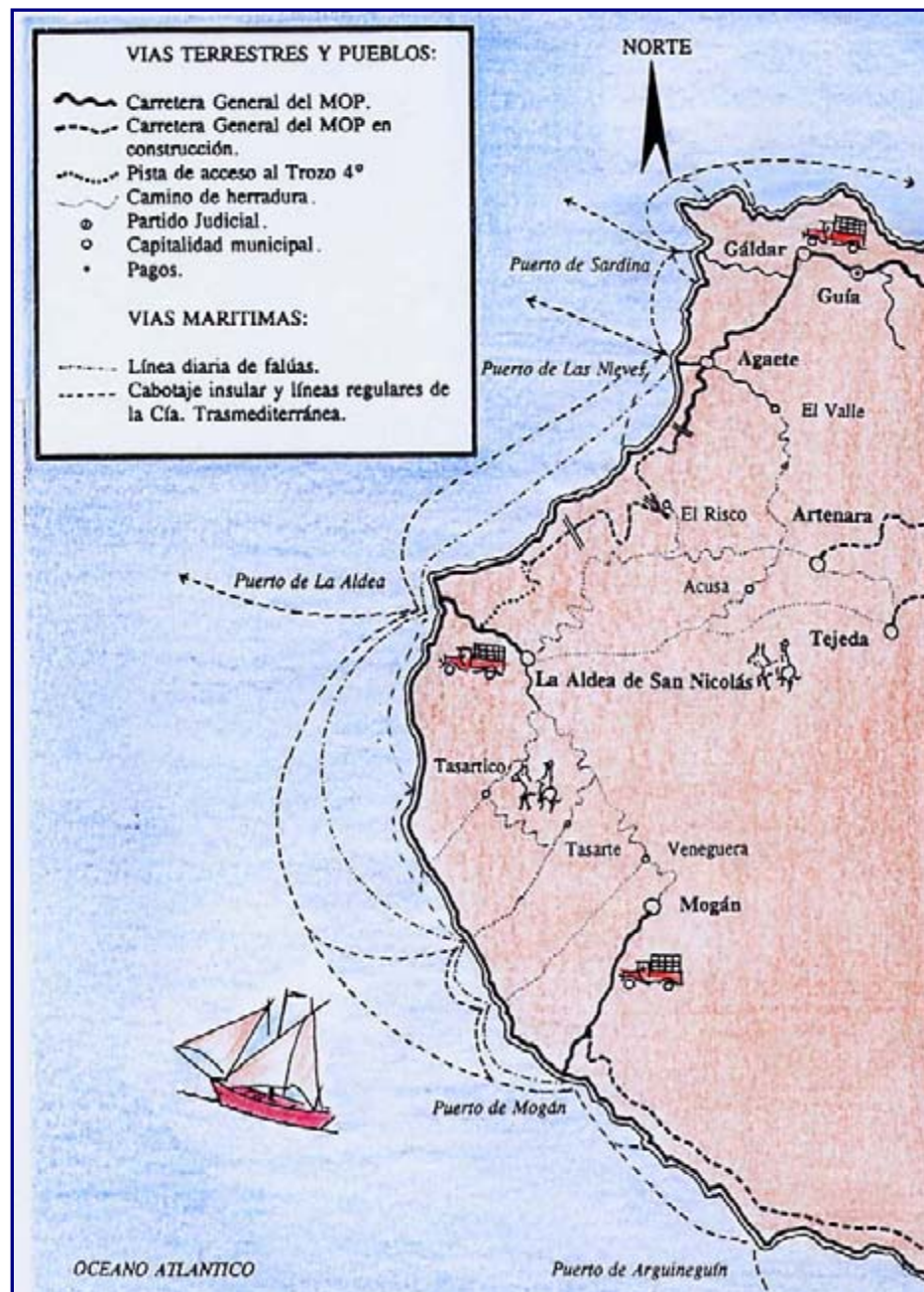
Fig. 8.
*Atardecer en
La Playa de
Las Nieves.
Agaete
(2003).*



FIG. 9.
*Monumento
a los poetas
en La Playa
de Las
Nieves.*

*Fotografías
del autor.*





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 Jaack, 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.

Evolución del tráfico de cabotaje en el puerto de La Aldea

AÑO	ESCALAS	VELEROS	DESTINOS
1895	6	<i>Aventura y Adán.</i>	Agaete y Las Palmas.
1896	10	<i>Aventura, Celia, Adán y Telémaco.</i>	Agaete, S/C Tenerife y Las Palmas
1897	44	<i>Adán, Telémaco, La Rosa y Fermina.</i>	S/C Tenerife, Las Palmas y Agulo.
1898	47	<i>Telémaco, La Rosa y Fermina.</i>	S/C Tenerife, Matas Blancas, Agaete y Las Palmas

FUENTE: Archivo Ayuntamiento de La Aldea. *Libro de entrada y salida de buques del cabotaje. 1895*. ELABORACIÓN PROPLA

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.

En 1916, en plena insurrección de los colonos, la casa propietaria del latifundio aldeano promovió la ampliación por su cuenta en un momento que pretendía controlar tanto el muelle como los accesos, con la consiguiente protesta vecinal, que logran de la Jefatura de Obras Públicas que la carretera general alcanzara el muelle.

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, como ya estudiamos.

El tráfico marítimo era tan vital que en ocasiones de temporales el pueblo se desabastecía de artículos de primera necesidad, como en una ocasión en que fallaron los fósforos y cuando, tras la calma, apareció en el horizonte el primer barco, a alguien no se le ocurrió otra cosa, que, con silbidos comunicar la llegada de los fósforos. Este hecho fue el origen de la tradición existente hasta los años 30 de anunciar la llegada de algún velero o vapor, con silbos o palabras de “*Ya vienen los fósforos*”.

En los años de la guerra mundial el tráfico marítimo disminuyó notablemente. Se fortificó el puerto con un destacamento militar y la naviera de los Trujillo entró en crisis y

sólo la casa Millar a través de gabarras tiradas por remolcadores vino a cubrir hasta 1945, el enlace marítimo del Puerto de La Luz con La Aldea. La última faena portuaria volvería a repetirse hacia 1957, con un desembarco de caña dulce para la fábrica de ron.

La actividad pesquera de La Aldea se desarrollaba a tiempo total, en los años 20, con dos familias del pueblo, hasta que definitivamente, aunque en precario (chozas de piedra y barro), se asentó en la playa una familia natural de Agaete, Cristóbal Martín Rodríguez (1859?-1956) y Dolores Arbelo Martín (1862-1958), conocidos por *Padre Julio* y *Seña Dolores*. Ellos conformaron el núcleo de barqueros profesionales de este pueblo con una prolija descendencia.

FIG. 10. *Seña Dolores Arbelo y Cristóbal Martín, naturales de Agaete, que conformaron la población marinera de La Aldea, a principios del siglo XX.*



FIG. 11. *Casas de pescadores en la playa de La Aldea, hacia 1950.*



FIG. 12. *Década de 1930, recibimiento de pasajeros en el muelle de La Aldea.*

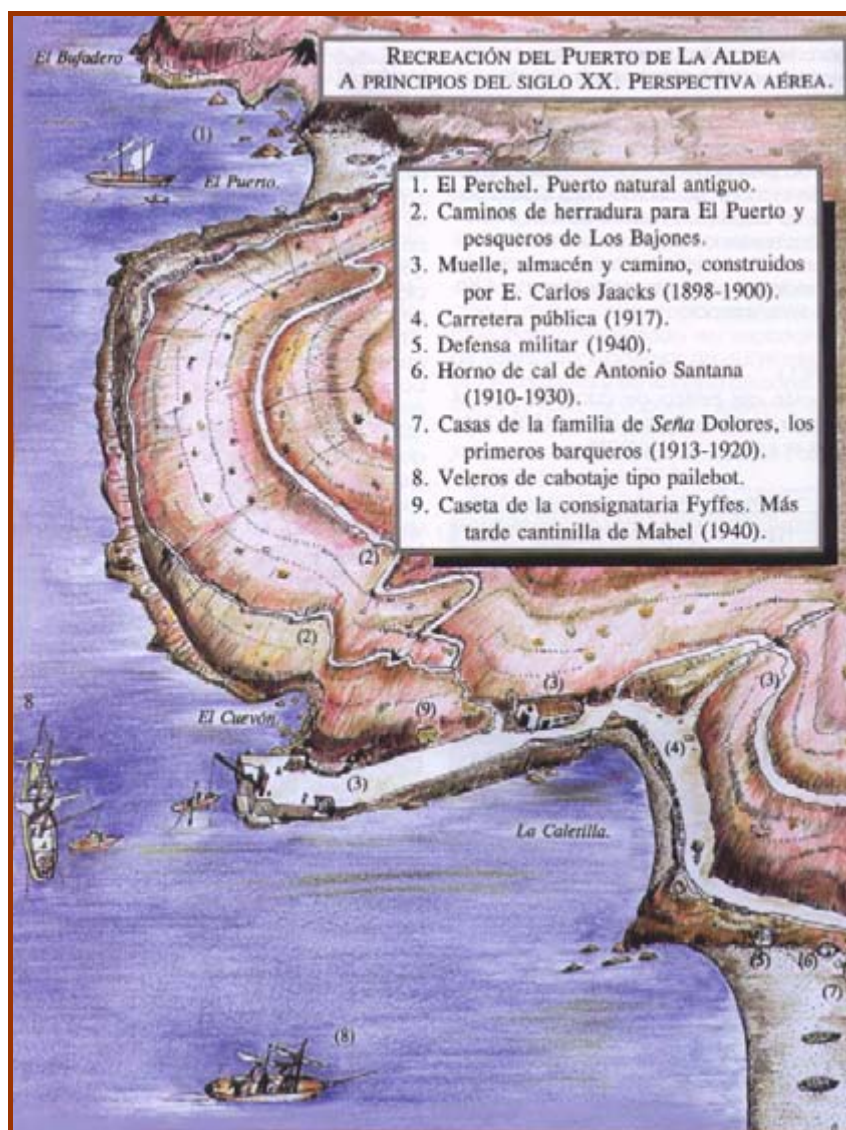


FIG. 13. *Faenas portuarias en el muelle de La Aldea, 1934-1935, con 3 vapores (Esperanto, San Carlos y un correílo) y dos veleros (San Miguel y Delfín).*



FIG. 14. *Remolcador, gabarra y lanchón de embarque en el muelle de La Aldea, hacia 1940.*





4.- LOS EMBARCADEROS DEL SUROESTE

Más al Sur, desde 1900, Elder-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).

El almacén de Guguy Grande es una de las obras más importantes de toda la costa como podemos apreciar la imagen adjunta (fig. 15). Se ubicó casi en el mismo acantilado para realizar los embarques probablemente con cables desde la misma plataforma. En Tasartico se ubicó en la denominada Cueva del Dinero, en la banda izquierda de la playa, en la misma orilla del mar.

En playa de Tasarte, Fyffes también construyó otro almacén de menores dimensiones que el de Guguy, realizando los embarques en la misma playa. Hasta mediados de los 50, se continuó con regularidad embarcando los tomates por la playa, aunque en la zona conocida como El Caletón se construyó una pequeña y longitudinal plataforma de cemento para facilitar el embarque de los ceretos de tomates. Los propietarios, los hermanos Umpiérrez Martel comenzaron a cultivar la zona de la playa en los años 30. En 1952 adquirieron una embarcación de madera, el *Joven Rosa*, de unos 10 metros de eslora, con 10'4 Tm., a hélice propulsada por un motor diesel de 30 C.V. que trasladaba los frutos hasta el puerto de Arguineguín, para continuar por carretera hasta el puerto de La Luz.

Estos puertos que carecían de muelles, el desembarco de maquinaria pesada era lógicamente más arriesgado, pero lo cierto es que sin apenas medios técnicos por aquellas playas se desembarcaron incluso camiones y motores con pesos superiores a las 3 Tm. además de las faenas propias de la fruta de exportación.

FIG. 15. *Restos del almacén de empaquetado de tomates de Fyffes en Guguay. Imagen del autor.*



FIG. 16. *Playa de Tasarte, a la margen derecha, el antiguo almacén de Fyffes. Fotografía de Canarias 7.*



5.- LOS PUERTOS Y FACTORÍAS DE MOGÁN

Las playas del municipio de Mogán (Veneguera, Mogán, Tauro, Puerto Rico y Arguineguín) también participaron en la dinámica económica del puertofranquismo gracias a las estudiadas líneas de veleros y vapores de cabotaje que suplieron las deficiencias de las comunicaciones terrestres pues permanecieron aislados hasta los años 50. Además, se generó una de las principales industrias de salazón en Gran Canaria que atrajo a muchos emigrantes.

Embarcaderos y almacenes

El primer embarcadero que se construye es el de Veneguera, por Fyffes y Marcelino Marrero, a principios del siglo XX. La plataforma portuaria de obra de fábrica, que aún subsiste, llevaba las típicas grúas-pescantes y un sistema de vagonetas con raíles que transportaban la fruta desde el almacén hasta la misma. Pero el gran desarrollo agrícola se produce entre finales de la década de 1940 y los años de 1950, en las propiedades de la Comunidad de Veneguera. Esta empresa adquirió, en 1954, un barco para llevar la fruta hasta el puerto de La Luz, el *Veneguera*, un pailebot de dos palos, casco de madera, con 65 Tm., propulsado a hélice por un motor diesel *Blackstone* de 120 C.V. Llegó incluso a transportar mercancías al Continente africano (SUÁREZ MORENO, 1997: 196-198).

La playa de Mogán estuvo durante años sin dique-embarcadero. La introducción de los tomates y plátanos a finales del siglo XIX, obligó a la compañía Elder-Fyffes a construir en la misma playa un gran almacén de empaquetado. El muelle fue construido a principios de la década de 1940 por los Marrero Rodríguez aunque al poco tiempo sucesivas tempestades acabaron con la obra.

De este puerto, en los años 30, partían diariamente dos líneas

de falúas a motor para el transporte de pasajeros y mercancías de poco volumen. Uno que enlazaba todas las playas del Suroeste hasta La Aldea y Agaete y el otro que llegaba a Arguineguín (para conectar con la carretera general), muy activo, a modo de puente marítimo hasta 1954, fecha en que el pueblo se abrió por carretera hacia el Sur y capital insular (figs. 17-19).

En las playas de Taurito, Tauro (con un pequeño dique) y Puerto Rico, cubiertas de tomateros, los embarques también se hacían en la misma playa, llegándose en algunos casos a usar, desde los almacenes de empaquetado, cintas transportadoras de los atados y ceretos de tomates.



FIG. 17. Playa de Mogán hacia 1931, en primer plano, el almacén de Fyffes (con flecha), al fondo el caserío que ya trepaba por la ladera. Al fondo, en la misma orilla del mar, la factoría de los Llinares (con flecha).

FIG. 18. *Muelle de Mogán en construcción* (Archivo fotográfico de Cultura. Ayuntamiento de Mogán).



FIG. 19. *Playa de Arguineguín, a mediados del siglo XX* (1957), donde se aprecia la importancia de la flota de pesca de bajura. Fotografía de Enrique Nacher.





FIGS. 20 Y 21. Documento de gran valor histórico: el transporte de pasajeros por falúas, por todo el Oeste y Sur de Gran Canaria entre 1920 y 1940. Estas imágenes, cedidas al autor por el recordado Jaime Llinares, nos ofrecen el embarque en la playa de Arguineguín y el trayecto por la costa hasta la playa de Mogán de las autoridades republicanas, en 1931-1932, aproximadamente.

La pesca y factorías de Mogán, Tauro y Arguineguín

La actividad marinera en este cuadrante costero de sotavento se activó notablemente con la aparición de las factorías. Entre finales del siglo XIX y principios del XX tenemos vagas referencias de instalaciones de salazón en Sardina del Norte, La Cantera (La Gomera) y Arguineguín, en estos dos últimos lugares por iniciativa de Mario Novaro Parody, difusor en Canarias del arte con red para la pesca de los atunes, conocida como la almadraba (hoy prohibida) (DARÍAS, 1992: 317-318- PÉREZ BARRIOS, 2003: 70).

En aquel momento la pesca en La Playa de Mogán, como en los restantes enclaves pesqueros del litoral canario, tenía un carácter doméstico y de subsistencia. El trabajo de la mar se complementaba con actividades agrícolas para el pequeño grupo de familias inmigrantes asentadas en las cuevas-habitaciones situadas junto al mar en la vertiente derecha del gran barranco, entre las cuales destacamos a los Llorell y Déniz, todas entrelazadas por matrimonios y apadrinamientos a modo de gueto frente a la población del interior. Manuel Llorell Bañuls, *el Valenciano*, es el patriarca de la primera familia, un natural de Valencia que se asentó en esta playa y se dedicó al comercio del carbón y madera y tuvo fuertes enfrentamientos con Marcelino Marrero, *El Virrey de Mogán* (SUÁREZ MORENO, 1997:143). En cambio los Déniz procedían de una familia de La Aldea de San Nicolás.

Estos primeros pescadores de Mogán comercializaban el excedente de la pesca a lo largo del barranco arriba llegando incluso a Tejeda. En el ya estudiado censo de la población marinera de la fachada occidental de la Isla, de 1864, se contabilizaba un total de 347 matriculados de los que sólo 3 se localizaban en Mogán, lo que indica la poca importancia que aún tenía esta playa en este sector económico.

Alrededor de 1900, en el contexto de las primeras fábricas de salazón, esta zona comenzó a recibir, durante los meses de los

túnidos, pescadores de otros puntos de la Isla que con sus familias se establecieron primero temporalmente y a medida que pasan los años definitivamente.

La empresa de Lloret y Llinares

A parte las vagas referencias del establecimiento de una factoría de salazón en la playa Arguineguín por el italiano Mario Novaro Parody, tenemos la constancia de otra en Las Meloneras y luego las playas de Mogán y Tauro propiedad de José María Alzó, quien desde finales del siglo XIX había realizado construcciones y generalizadas compras en las mismas playas del pescado capturado y fileteado por las primeras familias marineras. Es, a partir de 1911, cuando los datos son más precisos con las compras que hacen miembros de la familia Lloret-Llinares y luego después de 1920 con las dos factorías de Arguineguín, momento en que este punto comienza a tomar importancia poblacional (SUÁREZ MORENO, 1997: 161-167).

Lloret y Llinares era una importante empresa nacional con factorías por todo el levante español, norte de Marruecos. Procedía de Villajoyosa, Alicante y pertenecía a una familia portadora de una vieja tradición en la salazón y conservas de pescado. Se asentó también en La Rajita (La Gomera), Arrecife (Lanzarote), Gran Tarajal (Fuerteventura) y Las Palmas de Gran Canaria, tanto con factorías de salazón y como de conservas enlatadas. Adquirió edificios e instalaciones de la primera fábrica de salazón, propiedad de José María Alzó, en Playa de Mogán (1911) e instaló luego otra en Arguineguín, mientras que la fábrica de Playa de Tauro la adquirió, en 1918, Jaime Llinares Lloret, primo de los anteriores, mientras que la Unión Conservera estableció otra en Arguineguín (SUÁREZ MORENO, 1997: 162).

La elección de este punto de la costa de Gran Canaria y La Gomera, por Lloret y Llinares y otras empresas obedeció a las

características de los mares de las Calmas, ricos en especies de gran tamaño, sobre todo los diferentes túnidos.



FIG. 22. Interior de la fábrica de salazón de Playa de Mogán hacia 1931. Marcado con una cruz el ya mencionado don Jaime Llinares, encargado de la empresa y propietario de esta fotografía.

La pesca en la reactivación económica y demográfica municipal

En 1926 la producción total anual de salazón de pescado, a efectos de los impuestos locales, alcanzaba en Mogán los 50.000 kg, comercializados a un promedio de 0,40 ptas/kg, mientras el fresco se evaluaba en 500 kg a 0,60 ptas/kg, lo que suponía un rendimiento teórico de 20.300 ptas., cantidades que debieron ser superiores dado los fraudes que aún era objeto el fisco. Ya en 1936 el rendimiento medio anual real del sector alcanzaba 1.500.000 ptas.

Fue una época en que, con familias procedentes de zonas tradicionales de pesca como Agaete y el puerto de La Luz, comenzaban a repoblarse las playas del oeste y sur de Gran Canaria. Las fábricas de salazón comenzaron a dar un fuerte impulso demográfico y económico a la costa del municipio de Mogán al complementarse esta actividad temporera con la nueva agricultura de exportación (plátanos y tomates), a la vez que propiciaba una progresiva reconversión tecnológica de las artes de pesca y embarcaciones, difundida por dichas fábricas de salazón y los pescadores emigrantes.

FIG. 23. *Albacoras en la Playa de Mogán, años 60, aproximadamente. Fotografía. Archivo de Cultura. Ayuntamiento de Mogán.*



La temporada se situaba entre la primavera y el verano, siendo las capturas de bonito y albacora las más significativas, en las estudiadas Calmas, con falúas de los propios pescadores o de las empresas.

Las especies más abundantes eran el bonito o bonito listado (*Katsuwonus pelamis*) con presencia de primavera a otoño aunque con mayor fuerza en verano, un pez no muy grande, como el bonito atlántico o sierra (*Sarda sarda*), de tallas máximas entre los 88 y 103 cm; también variados túnidos conocidos en su generalidad por

albacoras, peces de mayor tamaño (tallas máximas entre 200 cm y 310 cm, de carne rojiza buena para la conserva, aunque en variedades distintas como el patudo (*Thunnus thynnus*), la tuna o albacora (*Thunnus obesus*), el rabil o albacora (*Thunnus albacares*) y el barrilote o negrito (*Thunnus alalunga*), un atún blanco algo más pequeño (máximo, 125 cm.). En cuanto a los túnidos su pesca se hacía por lo general con liña y anzuelo (como lo hacían los fenicios) utilizando de carnada la cabaña preferentemente y valiéndose también de cañas y arpones o bicheros en pesca de superficie.

El pescado era pesado y vendido por los pescadores en la factoría, previamente destripado por estos con la ayuda de sus familias. Las factorías de salazón de Mogán estuvieron en plena producción hasta mediados de siglo y han marcado un corto pero interesante capítulo económico. Así nos lo contaba, el mencionado Jaime Llinares, poco antes de fallecer:

Tenía 20 años cuando mis tíos me enviaron a Mogán, sobre 1931, a trabajar en la fábrica para que me hiciera cargo de ella, al lado de Pedro Lloret. Cuando este se marchó, dos años después, me quedé al frente de las dos. Por aquellos años entraban a la fábrica de Mogán (por temporada) por lo menos 3 mil kilos diarios. Trabajaban unos 14 operarios en Mogán, aquí estamos todos en la fotografía, en Arguineguín eran menos (...) pagábamos 6 pesetas el jornal (...) La mayor parte de la producción iba a los almacenes que la empresa tenía en Alicante y de allí se distribuía por todo el mercado.

[JAIME LLINARES LLORET, 82 AÑOS. 1995. LAS PALMAS DE GRAN CANARIA]

Aquella oferta laboral atrajo a numerosos inmigrantes marineros de todas partes de la Isla quienes, con sus familias al completo, se alojaban en chozas y cuevas en condiciones muy precarias de habitabilidad e higiene. Unos pescaban con sus propios barquillos y otros a trabajaban a soldada en las embarcaciones que demandaban su mano de obra, con unas relaciones sociales de

producción muy específicas del sector.

En las horas de ocio, aquella masa de pescadores temporeros creó constantes problemas sociales a la administración local que, a mediados de los años 30, se ve impotente para mantener el orden y seguridad vecinal, en su playa principal y pide repetidamente la presencia de la Guardia Civil:

Es tanto el público que se ha concentrado en este barrio que puede decirse sin nada de exageración que la mayoría entera de los pueblos de esta Isla se halla instalada en esta playa, haciendo imposible la vigilancia y sostenimiento del orden con un solo guardia municipal, pudiéndose bien tener, dado los distintos caracteres del público cualquier atraco de robo (...) que se presenten los días de pago por ser considerables las sumas de pesetas que se manejan ese día (...) Es la opinión de esta alcaldía (...) se nos conceda y envíe a este pueblo una pareja de Guardia Civil destacada (...) por el tiempo que dure la pesca del atún.

[ARCHIVO MUNICIPAL DE MOGÁN LIBRO DE ACTAS Nº 6, SESIÓN 9.VI.1935]

(...) se hace imposible ya el sostenimiento del orden público con sólo dos guardias municipales que tiene este ayuntamiento (...) y como resulta que esta clase de gente que se dedica a la pesca, la mayoría de ellos consumen con exageración bebidas alcohólicas (...) de ahí, como es natural, el escándalo público alarmante e insostenible (...).

[IBÍDEM. SESIÓN 24.VI.1936]

La pesca y salazón determinó la formación de dos importantes núcleos de población costera: La Playa de Mogán que de los 42 habitantes en 1900 alcanzó los 131 en 1920, y 341 en 1930; y Arguineguín, que si bien no dispuso de un acelerado ritmo de crecimiento en este primer tercio del siglo, pues de los 46 habitantes en 1900, sólo pasó a 66 en 1920 para situarse en 85 en 1930, sí experimentó luego, a lo largo de los años 30, un fuerte crecimiento, favorecido por la apertura de la carretera, como consecuencia de ello en 1940 alcanzará los 319 habitantes.

Las innovaciones tecnológicas y desarrollo socioeconómico de estos núcleos marineros se enmarcan en dos etapas bien diferenciadas, donde se mantienen unas relaciones sociales de producción basadas en la repartición del producto con el sistema de partes o soldadas previo acuerdo según tipo de pesca.

1ª.- 1900 a 1930, caracterizada por un modelo tradicional-artesanal de fuerte componente familiar, subcapitalista, con las sencillas artes de cordel, gueldera, chinchorro y nasas muy rudimentarias².

2º.- 1930 a 1960, aproximadamente, cuando se avanza hacia un modo de producción más capitalista con innovaciones tales como las primeras embarcaciones a motor, petromaces, nasas de esquinero, trasmallo de una pared, palangres, traíña, etc. (SANTANA, 1993:747-748).

FIG. 24.
*Devoción
marinera a la
Virgen del
Carmen, en
Playa de
Mogán.
Finales de la
década de
1960 a
principios de
1970. Archivo
de Cultura.
Ayuntamiento
de Mogán.*



² Sobre las artes tradicionales de pesca ver el Capítulo IX.

VIII

FIN DEL CABOTAJE, GUERRA Y FORTIFICACIONES. CAMBIOS ESTRUCTURALES 1936- 2003

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.

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.

FIG. 1. *El puerto de Las Nieves, Agaete, en la actualidad (el muelle viejo señalado con una flecha). Punto estratégico de la resistencia republicana, después de 18 de julio de 1936.*



Desde el puerto de Las Nieves, la resistencia republicana dirigida por el farmacéutico de Agaete y Delegado de Gobierno en la zona Norte, Fernando Egea, había llevado a cabo por mar varias acciones, que conocemos por fuentes hasta ahora inéditas. Una falúa, que efectuaba el servicio diario de pasajeros desde Mogán al

puerto de Las Nieves, fue requisada según llegó al muelle, el lunes 20, por orden de aquella autoridad republicana. Y en ella se llevaron a cabo operaciones de control y observación por toda costa, en los momentos de fuerte tensión por el golpe y la posterior huida de los máximos responsables de la resistencia en el Norte, cuando los militares controlaron la situación. Nos lo contó, unos años antes de morir, un testigo directo, marinero de la falúa:

(...) Desde Las Nieves hicimos un viaje a La Aldea con una orden escrita de Egea para traernos la dinamita de la carretera (...) y nos vinimos sin ella porque la Guardia Civil si era cosa del alcalde y el alcalde si era cosa de la Guardia Civil (...). Al día siguiente nos obligaron a ir al puerto de La Luz (...) cuando llegemos acababan de volar la casa del Pueblo (...) y decidimos volver (...) nos ametrallaron desde Arucas (...). En Sardina había gente que quería escapar, como eran muchos seguimos para Agaete (...) Egea ordenó, con la pistola en la mano, que embarcáramos las latas de gasoil, aquello no me gustó... la cosa no estaba clara, si los jefes se iban... (...), mi hermano Juan María dio un salto y se escapó [el otro marinero] (...)

Llevaban comida, una cunilla y ropas de niño porque la mujer de Egea estaba embarazada (...) Sería la una de la madrugada cuando solté las amarras y enfilamos rumbo y al poco (...) yo me tiré al agua y escapé (...).

[TESTIMONIO (EXTRACTO-REELABORADO) DE ENTREVISTA CON FRANCISCO RAMOS SÁNCHEZ, MARRERO, MARINERO JUBILADO, 72 AÑOS, EL 12 DE FEBRERO 1999]

Así, pues, a primera hora de la madrugada del miércoles 22 de julio, la falúa partió rumbo Sur, con el propósito de doblar la Isla y llegar al Continente, llevando a bordo a Fernando Egea, Herminia dos Santos (su esposa), Eduardo Suárez Morales (diputado

comunista) y Pedro Delgado Quesada (consejero del Cabildo). Pero frente, al barranco de El Asno (Tasartico), el patrón (único marinero que ya quedaba en ella), simuló una avería y desembarcó a los tripulantes en aquella playa, con la promesa de que los recogería tras la reparación en Mogán. En aquel mes se vivía intensamente la pesca de la albacora y por aquellas playas pernoctaban marineros de Mogán, sobre todo la familia Medina en largas temporadas. Éste es el otro relato de excepción:

Estábamos durmiendo en La Cueva y teníamos una cochina fuera, la oímos salimos a ver y... alguien con pistola en mano nos dijo “esa cochina ya no es suya” (...) Nos obligaron a embarcarlos en nuestra falúa para fugarse (...) Fuimos a Tasarte (...) volvimos pa tras y los dejamos en la playa de Las Aneas (...). Cuando llegamos a Mogán encontramos en el salvavidas de la falúa la cartera de la mujer de Egea con sesenta mil pesetas, mi padre se asustó y claro dio cuenta (...). Después obligaron a ir a mi padre a donde estaban ellos, el dijo que delante no iba (...) Ya estaban más allá en El Balo (...) y después vimos el trajín, los cañones... un barco negro de guerra, una falúa de Mogán cargada de guardias (...) los falangistas de La Aldea que aparecieron por el barranco de Asno, mi padre se enfadó porque eran con las armas apuntándonos, había mujeres, mi madre y se asustaron (...) Se rindieron claro y Pistolera quería matarlos allí mismo (...) pero desde el barco había órdenes contrarias.

[TESTIMONIO (EXTRACTO-REELABORADO) DE LA ENTREVISTA JUAN MEDINA ALONSO, MARINERO JUBILADO DE MOGÁN, 67 AÑOS, EN LA PLAYA DE TASARTE EL 26 DE JUNIO DE 1989]

Localizadas, la captura de las autoridades republicanas tuvo lugar el viernes 24 de julio, bajo el mando del comandante del guardacostas *Alcira* que cañoneó repetidas veces la zona donde se

escondían, hasta lograr su entrega, a pesar de que las milicias falangistas de La Aldea, ardientes de venganza, iban a por los huidos, según los datos muy contrastados la tradición oral. Los bombardeos del *Alcira* se efectuaron también efectuó sobre el puerto de Mogán para intimidar a la población.

Yo recuerdo al Alcira, dando unos cañonazos para asustarnos, cada vez que daba uno parecía que se destrozaba (...) Aquello fue... A mí me denunció un marroquí que teníamos en la fábrica y lo pasé muy mal, me tuve que esconder en Las Palmas...

[JAIME LLINARES LLORET, 82 AÑOS, 1995.
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA]

Finalmente, Fernando Egea y Eduardo Suárez en juicio sumarísimo fueron condenados a muerte “por rebelión” y fusilados el 6 de agosto en el campo de tiro de La Isleta y sus acompañantes a prisión (MEDINA, 2002: 131-132).

FGS. 2 Y 3.
*Barranco de
El Balo y
Fernando
Egea.
En este
punto se
refugió y fue
capturado
éste con su
esposa y
Eduardo
Suárez.*



Otro suceso de la represión franquista también tuvo lugar en la playa de Las Nieves, en una de las trágicas noches, probablemente la del 4 abril de 1937, cuyo saldo fue la desaparición, de 27 vecinos de Agaete y 13 de Gáldar por las milicias de Falange. En dicho puerto se hallaba, según la información oral, la falúa de Graciliano a punto de partir para La Aldea con varios paramilitares, entre otros un extranjero de mal carácter conocido por *El Italiano*. Había llegado un orden superior para detener a vecinos de aquel pueblo acusados de ser contrarios a la sublevación militar. Pero uno de los dirigentes falangistas de Agaete, Sebastián Álamo, conocido por Chanito Vallejo, con buenas relaciones en La Aldea, abortó la operación:

El tiempo estaba ruín y Chanito Vallejo le dijo al patrón “si usted me da la palabra que el tiempo está mal no vamos” Entonces, miró la lista, que la tenía el “Italiano”, de los aldeanos que había que ir a buscar. ¡Eran veintiocho! empezó a leerla, los Armas, mi padre, Gregorio León...y dijo: ¡Ay mi madre del alma, si es que nos vamos a traer a toda la gente buena de La Aldea! Ahora no voy aunque la mar esté buena.

[FRANCISCO ARAÚJO RAMOS, 3-VIII-2000. LA ALDEA]

Sobre este hecho, que hemos contrastado con varios testimonios orales de personas ya fallecidas, añadiremos que la lista de personas a detener, la mayoría habla de unos veinte, fue elaborada por las milicias locales de la Falange en La Aldea y remitida a sus superiores, a través de un personaje siniestro, de fuera, un jefe de centuria, apodado *el Italiano*, que en aquellos meses visitaba y daba mítines sobre el quiosco de la Alameda de La Aldea. Al parecer los criterios de elaboración fueron la relación directa y simpatía con el Frente Popular. Otras informaciones, no tan

contrastadas, hablaban de que algunos iban a ser “apotalados” en alta mar.

2.- LAS FORTIFICACIONES COSTERAS Y OTROS EPISODIOS (1939-1945)

Hacia 1939-1940, ante la amenaza de invasión por los Aliados, se empezó a fortificar las costas de Canarias. 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.

FIG. 4. *Fortificación en la Playa de La Aldea. Nido de El Roque. Fotografía del autor.*

Desde un primer momento se cavaron algunas trincheras, como se hizo en La Playa de La Aldea. Luego se construyeron un total de siete búnker conocidos por “nidos” (dos en La Aldea, Las Nieves y El Agujero y uno en Caleta de Abajo). Además se enlazó la comarca con líneas telefónicas de tendido superficial que se comunicaba por primera vez a Tejeda, La Aldea y Playa de Mogán. Sobre la Punta de La Aldea se volvieron a utilizar



las antiguas y elevadas atalayas de observación, en la degollada de Las Conchas y en El Paso del Marinero, desde donde se detectaba la presencia de submarinos y buques de guerra y se daban las correspondientes novedades a través de un sistema óptico en morse, hasta la Montaña de La Atalaya. Otra función de vigilancia correspondió a la Guardia Civil con dos pequeños destacamentos, situados uno en la playa de Veneguera y otro en la de Tasarte.

A poco de finalizar la Guerra Civil española, otro suceso se vuelve a repetir por este cuadrante costero cuando un grupo de prisioneros políticos antifranquistas que se había evadido del campo de concentración del Lazareto de Gando, recaló por la cala de El Perchel, entre Mogán y Veneguera, el 8 de julio de 1939. Estos prisioneros se habían fugado la tarde del 3 de julio, aprovechando una salida en búsqueda de leña. Tomaron una falúa a vela en dirección al Continente pero, luego, decidieron regresar yendo a parar a este lugar, donde fueron localizados por unos marineros que desconocían su procedencia:

“Pasábamos con la falúa y los vimos allí en El Perchel (...) mi padre se acercó y le pareció extraño (...) no eran marineros, eran gente fina y por si acaso (...) se lo dijo al alcalde de Mogán, Miguel Marrero (...) Se presentaron allí con la Guardia Civil y resultó ser aquella gente (...)”.

[MANUEL DÉNIZ DELGADO, 78 AÑOS (18 DE ENERO DE 2003)
MARINERO DE MOGÁN, PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE PESCA
“PUNTA DE LA ALDEA”]

Conducidos de nuevo a la penitenciaría de Gando y llevados a celdas de castigo, fueron diariamente apaleados y, condenados, luego, a un año más de prisión, por sentencia de 16 de septiembre de 1939 (MEDINA, 2002: 289).

3.- FIN DEL CABOTAJE Y DE LAS FÁBRICAS DE SALAZÓN

Los años siguientes a la Guerra Civil 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 atraieron 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 crisis comenzó a remitir una vez finalizada la Segunda Guerra Mundial, cuando se reanudaron, hacia 1945-1946, las exportaciones de tomates, que eran una excepcionalidad en aquel nuevo marco económico de la Autarquía debido a que, con ellas, el Estado, empobrecido por la guerra y aislado económica y políticamente, encontraba la primera fuente de divisas; no obstante, la carencia de recursos básicos se alargó hasta finales de la década. Pero, el tráfico de cabotaje por esta zona costera había desaparecido casi por completo a excepción de los enlaces desde Tasarte,

Veneguera y Mogán con el puerto de Arguineguín hasta los años 50, que ya estudiamos en el capítulo de estos puertos del Sur.

En definitiva, 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.

Por otro lado, entre 1947 y 1958, las innovaciones tecnológicas y mejoras técnicas para las capturas sumaban un total aproximado de 7 traíñas y 21 embarcaciones a las que se les fue acoplando motores de hélice que, según las estadísticas municipales, supuso una inversión global de 7 millones de pesetas. A ello hay que sumar la construcción de un embarcadero y mejoras en las tres fábricas de salazón con la construcción de otra más en Arguineguín por la Unión Conservera, con cuya competencia se vieron favorecidos los pescadores.

En 1963 la producción pesquera de Mogán alcanza 1.318.065 kg, de los que un 25 %, aproximadamente, lo eran túnidos de temporada, cantidad muy inferior a las de la época anterior, aunque el sector entraba en un nuevo auge gracias a la introducción de nasas de gran tamaño y a la generalización de los trasmallos y palangres. Es el inicio de las especializaciones y de las inversiones de capitales de gente de tierra que adquieren barcos, artes, medios técnicos, vehículos para el transporte y comercialización del producto, en un momento en que las hasta ahora relaciones sociales de producción preexistentes comienzan a cambiar por este nuevo impulso de capitalización.

4.- ÚLTIMO EPISODIO REPRESIVO EN LA COSTA: LOS SUCESOS DE 1968 EN SARDINA DEL NORTE

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, cuando el objetivo era realizar una asamblea clandestina para tratar asuntos sindicales del momento. La comilona familiar acabó con tiros, sangre, detenciones y un posterior Consejo de Guerra a 23 encausados, de lo cual, recientemente se ha hecho eco la prensa mediante dos interesantes artículos que rememoran los 35 años de este sonado episodio (*La Provincia-Diario de Las Palmas*, 19-X-2003: pp. 31-32 y *Canarias* 7, 26-X-2003: p. 30).

En aquel año renacía con fuerza la acción sindical en Gran Canaria, con luchas obreras en la fábrica de tabacos Rumbo, portuarios, guaguas, servicio de recogida de basuras, etc. huelgas que no se conocían desde los años de la II República y llevadas a cabo por sindicalistas vinculados al Partido Comunista, con la recién creada y a la vez ilegalizada Comisiones Obreras Canarias*.

Aquel día se reunían en Sardina familias de trabajadores con problemas de pagos en la empresa SATRA, que realizaba los trabajos de la variante de la Cuesta de Silva, y agricultores de la comarca con problemas con los aguatenientes, en un momento de subidas de los precios del agua por la pertinaz sequía.

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 años de prisión, entre las que se hallaban destacados sindicalistas, intelectuales y artistas como los hermanos Tony y José Luis Gallardo, Manuel Morales, Armando León, José del Toro, Juan Quesada... acusados unos por rebelión militar y otros por insultos a las fuerzas armadas.

FIG. 5. Tony Gallardo en la Cala Martorell, en los años 90, recordando los sucesos de septiembre de 1968, para el periódico de La Provincia (19-X.2003).



5.- 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 terciarización 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 patrones 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.

Las nuevas infraestructuras de La Aldea, Agaete y Gáldar

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. Lo apoyan pescadores, sectores económicos interesados en el desarrollo del turismo de masas y especulación del territorio así como defensores de infraestructuras de ocio y pesca deportiva.

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. Al contrario, ha creado problemas

ambientales y de impacto visual en la playa que afectan a la calidad de vida de los núcleos residenciales y de ocio surgidos en torno al mismo. No obstante, la actividad pesquera, organizada con una cofradía, se mantiene con perspectivas muy limitadas, con destino al desarrollo del sector servicios y un comercio muy limitado en la comarca.

Otro muelle contestado a principios de los 90 fue el de La Aldea. Se calculaba que una vez terminado generaría un gran desarrollo pesquero. La realidad ha sido otra: las mejoras e inversiones en bienes de equipo para la pesca han sido mínimas, los marineros a tiempo total se cuentan con los dedos de una mano y las capturas han disminuido sensiblemente. Sí se han incrementado las actividades marineras de ocio y las embarcaciones de recreo. El dique, mal diseñado, sigue modificando tanto el litoral como el calado con lo que a un plazo no lejano, si no se draga el fondo arenoso, será una obra inútil. Las obras de ampliación del muelle-dique de Sardina del Norte, tampoco han revitalizado el sector, sumido cada vez más en el abandono y regresión. En cambio el núcleo poblacional ha crecido bastante como centro de ocio veraniego y residencia de una población trabajadora de la comarca. La costa ha sufrido impactos con algunas urbanizaciones aunque, por ahora, se ha detenido el macro proyecto de desarrollo turístico de Costa de Botija.



FIG. 6. *Protesta vecinal en 1990 contra la construcción del muelle de La Aldea.*

Los núcleos pesqueros de Mogán-Arguineguín

En las playas de Mogán y Arguineguín, la adaptación llevada a cabo, después de los años setenta, a las innovaciones tecnológicas ha conformado un dualismo entre los aprendizajes tradicionales y las estrategias modernas que maximizan beneficios en las modalidades siguientes:

- * La pesca costera cercana en las Calmas se hace con pequeñas embarcaciones y el empleo de las técnicas de la nasa, trasmallos y cordel, que representa menos de un 10% del sector, el de menor productividad.

- * La pesca costera alrededor de la Isla, especialmente dedicada a los túnidos con embarcaciones medianas de hasta 11 metros de eslora que emplean las traíñas, palangres de fondo y artes para túnidos (caña, bamba, falso...), donde se sitúa una mayoría, el 70%, con unos índices medios y altos de productividad.

- * La pesca entre islas con barcos de hasta 15 metros, de gran productividad y que sólo representa el 10%. El puerto pesquero de Arguineguín, sobre todo a partir de la construcción del muelle en 1979, ha generado mayor dedicación y avances tecnológicos, por tanto más productivo que el otro centro, La Playa de Mogán.

En 1980 vivían en Arguineguín 250 pescadores con 54 embarcaciones frente a las 25 existentes en Mogán. Y es que en este último centro pesquero se había producido un cierto letargo por detraimiento de la fuerza de trabajo debido al factor turístico. Junto a las nuevas estrategias productivas han venido surgiendo nuevos canales de comercialización en los que interviene capital fuera del sector tradicional, que progresivamente invierte en embarcaciones. De esta forma, mediante el nuevo desarrollo capitalista de la pesca, la explotación de los recursos de la mar va dejando de ser patrimonio absoluto de las tradicionales familias de barqueros.

Caso especial ha sido la construcción del muelle de Mogán y toda su infraestructura alojativa turística de los años 80. Los pescadores, grandes defensores de la construcción del dique, ahora han quedado relegados a espacios mínimos y condenados a desaparecer en el futuro.

El gran cambio socioeconómico, que ha afectado profundamente al sector pesquero de Mogán y Arguineguín, ha sido el impacto producido por el desarrollo turístico de la comarca. Si hasta los años 70 se daba en los pescadores una dualización de ingresos entre la mar y los trabajos agrícolas en tierra, sobre todo en Mogán, después de los 80 aparece una nueva dualización: pesca-hostelería.

El *boom* del turismo ha generado en la población costera de Mogán una casi completa e irreversible dependencia del mismo que ha afectado a los ritmos de vida con una mayor inestabilidad social, la que siempre tuvieron estas poblaciones que atrás nunca se integraron plenamente en la sociedad moganera, además de propiciar el consumismo en las unidades familiares. Arguineguín dejó de ser el poblado de pescadores, comerciantes y aparceros para convertirse en el más importante núcleo de población del municipio. Y, Playa de Mogán, sin posibilidades de crecimiento por el puerto-urbanización, hasta tiempos recientes, ha tenido que trepar por la ladera, aunque a partir de estos momentos los nuevos proyectos urbanísticos lo hacen avanzar barranco arriba, con unos diseños arquitectónicos y planificación urbana, sin personalidad, perdiéndose así la oportunidad, una vez más en Canarias, de ofrecer un núcleo urbano de nueva creación junto al mar, en plena integración con el medio, que es lo que demanda la nueva industria turística.

6.- EL IMPACTO AMBIENTAL MARINO

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 (*Canarias Economía y Medio Ambiente*, 1994: 168-218).

Sobre la afección en los recursos vivos

El marisqueo ha sido en los últimos decenios intenso en la zona de mareas y fondos someros, afectando a especies como las lapas (*Patella spp*) que prácticamente van desapareciendo en las zonas cercanas a núcleos urbanos. A ello se une negativamente la pérdida de hábitats por obras de infraestructuras portuarias y servicios (paseos).

La pesca de peces pelágicos costeros con artes como el chinchorro, traíña y trasmallo ha sido un recurso de gran importancia que se ha sobreexplotado cada día más, hasta el punto de que se ha visto en la obligación, por parte de las autoridades, a prohibir algunas de estas artes.

La proliferación de nasas, las vemos en los puertos de Sardina, Las Nieves, La Aldea, Tasarte, Mogán... ha sido otra de las causas principales de la regresión de los recursos litorales de fondo, al no ser selectivas ni para las tallas ni para las especies originando una cadena de muerte constante. Sometidas últimamente a ciertos controles, los pescadores evitan su localización quitándoles las preceptivas boyas de identificación, valiéndose de las marcas de

tierra y otros métodos de localización.

Son, por tanto, los recursos litorales de bajura, con todo su degradado ecosistema, los que soportan un importante impacto como consecuencia del desequilibrio, en las relaciones predador-presa, originado por la sobrepesca del primero. Un caso curioso de la rotura del ecosistema marino costero es la explosión demográfica de determinados equinodermos como el erizo cachero (*Arbacia lixula*) y el erizo de lima (*Diadema antillarum*) como consecuencia de la disminución de sus depredadores (sargos, pejeperro, etc.), cuyo crecimiento está acabando con las algas lo que, a su vez, limita la capacidad productiva para las especies herbívoras como las viejas, por ejemplo. Esta pérdida de algas se manifiesta en los fondos más someros que limpios toman un color blanquecino, como podemos comprobar en las zonas más abrigadas sobre todo en playas, muelles y escolleras.

Mar adentro, el desarrollo a gran escala de la pesquería de túnidos (en las Calmas) está llegando a un límite de máxima sobreexplotación y se observa en los dos últimos años un descenso de producción muy significativo.

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. En este contexto se ha originado fuertes enfrentamientos entre los profesionales de la pesca y los deportistas, con acusaciones mutuas de ser los causantes del estado actual de los recursos vivos marinos. Los grandes avances tecnológicos de las embarcaciones deportivas, provistas de instrumentos muy modernos como carretes eléctricos, sistemas de navegación por satélite, ecosondas, etc. están incidiendo muy negativamente en los ecosistemas marinos de esta costa; pero

también es cierto de que, muchos pescadores profesionales incumplen las legislaciones vigentes en materia del control de determinadas artes de pesca y acotamientos de zonas, con el argumento de que “para que lo cojan otro...” lo que, de un lado y de otro sector, está destrozando la vida en el mar. El cuadrante de Tasarte a Arguineguín está en estos momentos completamente esquilado de crustáceos, moluscos y peces tanto demersales como pelágicos, como también lo está en el tramo de Sardina del Norte-Guayedra además de la Playa de La Aldea-Punta de La Aldea.

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.

¿Qué hacer? Se han creado algunos arrecifes artificiales (Arguineguín); pero, en las condiciones actuales de vigilancia oficial, del ecosistema marino degradado y de la escasa capacidad reproductora de sus especies, tales proyectos han fracasado. En otros lugares como en las islas más orientales se han establecido vedas zonales aunque la sobreexplotación pesquera realizada al levantarse la veda ha vuelto a disminuir los recursos. Se necesitarían para obtener frutos periodos más largos de veda y control de las capturas.

La ocupación urbana

Los polos de desarrollo turístico existentes desde Arguineguín a Mogán y desde Las Nieves de Agaete a Sardina del

Norte, ocupando espacios marítimos y presionando con sus servicios, han causado otro de los grandes impactos ambientales. Quedan libres, aunque amenazadas las playas de Veneguera, Tasarte, El Risco, Guayedra y Botija y los cantiles intermedios.

Por un lado están los fuertes impactos visuales de las urbanizaciones que se asoman en las cornisas del Suroeste y por otro la presión en el uso de los recursos de ocio y otros servicios como las obras de acondicionamiento como playas artificiales (Medio Almud, Taurito, etc.), avenidas (Las Nieves, La Aldea), los puertos deportivos, emisarios submarinos, etc.

Se han realizado obras de gran envergadura que estando consideradas como estéticamente adecuadas, en caso del Puerto de Mogán y otros, han supuesto aparte de la destrucción de hábitat, una transformación drástica del litoral, en unas comunidades de gran valor ecológico y alta producción marisquera. Y es que las nuevas dársenas sin bien son propicias por la parte externa para favorecer la creación de nuevos ecosistemas, por el otro originan cambios en la dirección de las corrientes y en los procesos de sedimentación en las zonas próximas, como es el caso más reciente y polémico de la modificación que está propiciando el dique del puerto de La Aldea sobre las dos playas que resguarda.

Vertidos

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.

Otra contaminación preocupante son los vertidos de bañistas y pescadores de caña, en playas solitarias: plásticos, latas y otros elementos contaminantes con efectos nocivos sobre los ecosistemas del litoral. En definitiva, no hemos acabado muy feliz en el desarrollo histórico de nuestro litoral aunque la esperanza nunca se debe perder la de alcanzar un desarrollo económico sostenible que preserve la vida del mar y su litoral.

Lugares de Importancia Comunitaria (LICs)

Dentro del proyecto de Parque Nacional en el macizo de Suroeste, zona de Guguy (Güigüi), se ha contemplado el declarar el parte del tramo de costa comprendido entre el Roque Colorado y Tasarte como Reserva Marina, por los valores ecológicos y paisajísticos que conlleva.

Por otro lado, de los siete LICs* marinos (*Lugar de Importancia Comunitaria*) declarados recientemente en Gran Canaria, dentro de la política conservacionista de la Comunidad Europea, de cara a la futura *Red Natura 2000*, como ya estudiamos en el capítulo I, se encuentran, en este litoral, la *Franja Marina de Mogán* y la *Costa de Sardina del Norte* (fig. 7), 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.



FIG. 7. Mapa de los Lugares de Interés Comunitario (LICs) de Gran Canaria. Señalados con flechas los LICs marinos de la costa oeste de Gran Canaria.

GLOSARIO

Autarquía Bastarse a sí mismo. La autarquía económica de un Estado es la idea de que dentro de sus fronteras debiera producir todo lo necesario, sin precisar intercambio comercial con otros países. Ejemplo, España (1939-1951).

Comisiones Obreras Canarias (CCOO): Sindicato unitario, nacional canario ligado a la Confederación Sindical de CCOO de España. Comienza a organizarse en Gran Canaria a principios de los años sesenta en los barrios obreros de Las Palmas de Gran Canaria, centros de trabajo tales como Cinsa, Tirma, Rumbo Fosforera, Guaguas, factorías de pescado y talleres diversos.

Lugares de Importancia Comunitaria (LICs). Espacios naturales marinos y terrestres protegidos, aprobados, el 28 de diciembre de 2001, por la Comisión Europea, que en el plazo máximo de 6 años se convertirán en zonas especiales de conservación (ZEC). Estos espacios conformarán en su momento la *Red Europea de Espacios. Natura 2000*.



*Costa de Mármol. Guía.
L.I.C.*



La Costa de Sardina del Norte, catalogada como LIC, en un espacio marítimo de 17,48 kilómetros cuadrados donde, entre otros valores ecológicos, se encuentran interesantes cavidades marinas que desarrollan diversos hábitats.

IX

LA TRADICIÓN MARINERA: DE LOS ABORÍGENES A LA ACTUALIDAD

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.

1.- LA PESCA EN LA SOCIEDAD ABORIGEN

Estrategias y técnicas

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.

Tal como indicamos en el Capítulo II, 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. En aquellas primeras crónicas y relaciones históricas de la Conquista encontramos diferentes estrategias pesqueras aborígenes:

- * La construcción de muros de piedra en los charcos durante la bajamar para atrapar a los peces en su interior con técnicas diversas.

- * Pesca nocturna, con mechones de tea encendidos, a golpe de palos.

- * Pesca de caña con sedal de palmas y anzuelos de huesos.

- * Pesca de arrastre o cerco con redes de junco, a brazos de excelentes nadadores.

- * Pesca de trampas con nasas de juncos rudimentarias.

- * Marisqueo muy generalizado.

¿Qué especies pescaban y cuáles eran sus prácticas culinarias,

y qué datos concretos tenemos para nuestra comarca? Las crónicas antiguas apenas nos dan referencias:

Cojían mucha sardina, i echábanlas en las plaías de arena, i en las muchas piedras ponían naças sostenidas sobre maderos.

[SEDEÑO CAP. XV, Fº 15 vº, EN MORALES PADRÓN, 1978: 374]

Esta información parece indicar la existencia de técnicas de conservación del pescado mediante el secado al sol lo que permitía acumular reservas y un aporte de proteínas en la dieta del isleño. Se supone que el consumo del pescado fresco podía hacerse en guisos y asaderos lógicos aunque la práctica culinaria continúan siendo un enigma a resolver en su día por los estudios las ictiofaunas* y los utensilios de pesca encontrados en los yacimientos arqueológicos, como es el caso de los trabajos realizados en el entorno de la Cueva Pintada de Gáldar, que arroja, en principio, valiosas informaciones para identificar las especies objeto de captura en el litoral del noroeste de Gran Canaria (RODRÍGUEZ, 2003: 20-21).

En este yacimiento arqueológico de Gáldar, en primer lugar se han encontrado pequeños anzuelos de hueso de 20 a 45 mm de longitud, que se corresponden con el tipo de captura para el tipo de peces registrados en este yacimiento, que alcanza un treintena de especies, de las que destacamos, siguiendo la relación publicada por C. Gloria RODRÍGUEZ (2003:21):

Muriones (*Gymnothorax unicolor*), morenas (*Muraena augusti* y *Muraena helena*) sardinas (*Sardina pilchardus*), longorones (*Engraulis encrasicolus*), rascacios (*Scorpaenidae*), meros (*Epinephelus guaza*), abaes (*Mycteroperca fusca*), cabrillas de tierra (*Serranus atricuada*), pejerrey (*Pomatomus saltador*), palometas (*Trachinotus ovatus*), bogas (*Boops boops*), samas (*Dentex gibbosus*), sargos (*Diplodus sargus*), seifías

(*Diplodus vulgaris*), galanas (*Oblada melanura*), brecas (*Pagellus erythrinus*), besugos (*Pagellus acarne*), bocinegro (*Pagrus pagrus*), salemas (*Sarpa salpa*), pejeperro (*Bodianus scrofa*), pejeverde (*Thalassoma pavo*), romero o barraco (*Centrolabrus trutta*), viejas (*Sparisoma cretense*), caballas (*Scomber colias*), etc.

Las valoraciones realizadas sobre estos restos del yacimiento de Gáldar determinan, entre otras cuestiones, que la riqueza icofaunística es considerable, la mayoría son bentónicas (de fondos rocosos), como las viejas, morenas, etc. con presencia también significativa de pelágicas costeras o bentopelágicas (de todo tipo de fondos desde la orilla hasta algo más profundas) como las bogas, sargos, palometas, sardinas, etc. Esto indica que las capturas se hacían tanto en los charcos intermareales, como en los veriles, playas y dentro de las aguas a pocos metros de la orilla; por ahora no han aparecido restos de especies de aguas profundas, pero sí en el mismo yacimientos arqueológico, en los niveles superiores correspondientes a los años de la Conquista y Colonización, evidencia de que ya se habían introducido nuevas técnicas y estrategias por los europeos (RODRÍGUEZ, 2003: 22).

La pesca representaba un complemento a las otras actividades económicas aborígenes como el pastoreo, recolección o la agricultura de siembra. La mar ofrecía sus recursos, en períodos determinados por el clima, las mareas (sobre todo en los cambios equinocionales) y el hábito de las especies que se capturaban. Y además era un punto de referencia, como ya estudiamos en el capítulo III de otros aspectos lúdicos (baños), religiosos (fin de las procesiones iniciadas en los almogarenos para implorar a las divinidades sobre calamidades naturales).

A continuación ofrecemos seis excelentes recreaciones de estrategias de pesca realizadas por Agustín Caballero (figuras 1-6),

publicadas en la *Guía del Patrimonio Arqueológico de Gran Canaria*, donde el artista se inspira en las marinas del la costa de Agaete:



FIGS. 1-6. *Estrategias de pesca por los canarios: cerco con red de junto, al palo, en charcos intermareales, con caña y marisqueo.*

Recreaciones de la costa de Gáldar-Agaete por Agustín Caballero, reproducidas de Guía del Patrimonio Arqueológico de Gran Canaria (2001:369)



La embarbasca, ¿aborigen?

Una de las estrategias de pesca más antiguas, probablemente de la época aborigen o quizás de los primeros años de la Colonización es la embarbasca, que ha dado origen a la Fiesta del Charco en La Aldea. Consiste en narcotizar los peces de ríos, charcos o mares con la savia de algunas plantas. En castellano embarbascarse significa aturdirse y tiene una relación etimológica con envarbascar, acción de inficionar el agua para atontar a los peces, con una planta europea, el gordolobo (*Verbascum phoeniceum*). En Canarias son los cardones y tabaibas de la familia de las *Euforbias*, las plantas que tienen estas propiedades para embarbascar, pues desprenden un látex muy tóxico que satura el agua, restándole oxígeno.

Las crónicas y relaciones históricas antiguas no hacen referencia expresa a esta estrategia de pesca aunque a poco de finalizar la Conquista de Canarias, en 1526, un acuerdo del Cabildo de Tenerife prohibía embarbascar en los charcos, fuentes y cursos de agua corriente del interior. Hoy se plantea si la embarbasca fue introducida por los primeros colonizadores europeos o ya la conocían los antiguos canarios. Las raíces canarias de este modelo de pesca son expuestas por primera vez, hacia 1773, por un historiador moderno, el enciclopedista Viera y Clavijo, en su *Historia de Canarias* (1978:139) aunque lo hace como probable hipótesis, tras detallar las técnicas pesqueras recogidas por las crónicas antiguas:

Puede añadirse a éstos otro cuarto género de pesca que, sin duda, se ha heredado del tiempo de los guanches. Hablo del uso de la leche del euforbio o cardón que mezclada en los charcos y rías, donde después de la marea quedan estancados los peces, los aturde y mata de modo que se pueden coger con las manos de encima de la superficie. Este es el método que llamamos embarbascar.

Poco después, en 1779, este ilustre historiador y naturalista canario describe, en su *Diccionario de Historia Natural...* (1982: 106-107) las propiedades del cardón y su uso en la embarbascada.

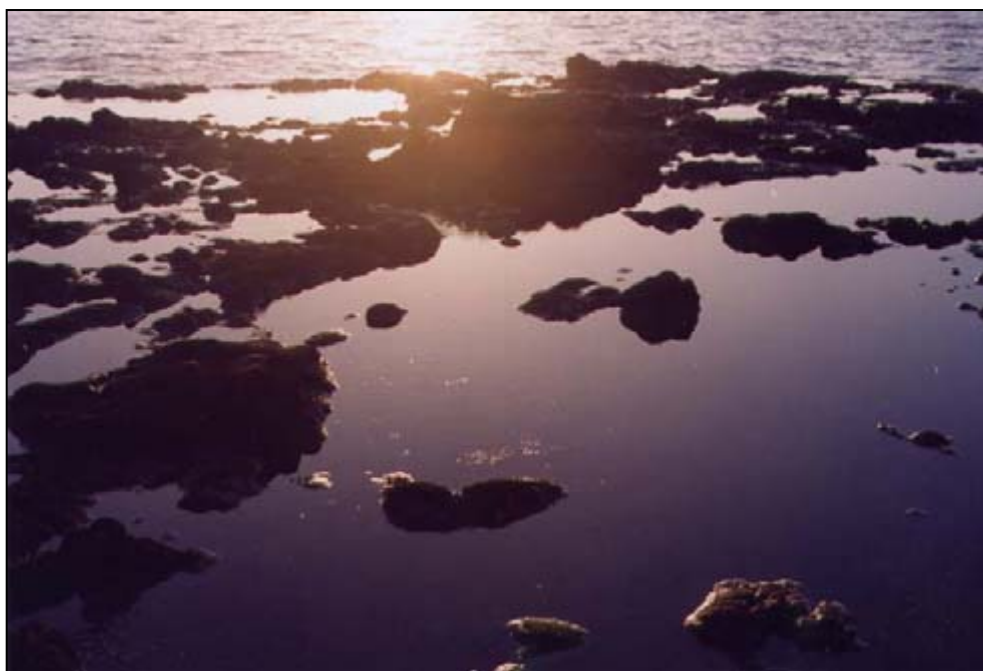


FIG. 7. Los ecosistemas de los charcos intermareales fueron explotados por los pescadores canarios desde la época aborígen (fotografía del. autor).

El doctor Chil y Naranjo nos dice, en 1879, al respecto, en sus *Estudios, históricos, climatológicos...* sin que sepamos su fuente directa de información, probablemente de Viera y Clavijo, que los aborígenes canarios ya conocían esta técnica y que aún pervivía en La Aldea: *En los charcos profundos* (los canarios) *echaban la savia del cardón y de la tabaiba, con cuya sustancia se narcotizaban los peces que subían*

luego a la superficie en donde los cogían; método que aún se emplea en varios puntos de la isla y principalmente en La Aldea de San Nicolás y se conoce con el nombre de "embarbascar".

Por toda la geografía canaria se aplicaba la técnica de la embarbasca tanto en los charcos de los barrancos para la captura de las anguilas (*Anguilla anguilla*) como en los charcos intermareales para variadas especies marinas sobre todo pulpos, variedades de lisas (*Chelon labrosus* y *Liza aurata*) y lebranchos (*Mugil cephalus*). Y se mantuvo hasta tiempos recientes.

2.- LOS CAMBIOS TRAS LA CONQUISTA Y COLONIZACIÓN

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.

Dos son los enclaves marineros donde se arraiga más la tradición hasta tiempos recientes: El puerto de las Nieves (Agaete) y, ya en el siglo XX, los puertos de las Calmas (Mogán y Arguineguín) donde se experimentan nuevas técnicas y estrategias.

3.- LOS MAREANTES

“El ambiente marineru satura y se deja sentir en los rincones más recónditos del interior. Muchos campesinos canarios, cuando la tierra descansa (...) se arman de cesta, cañas y aparejos, y se marchan a pescar a las rocas litorales. Algunos aran con igual destreza la mar con la quilla que la tierra con la reja”.

[JOSÉ ÁLVAREZ VIDAL, 1952, “INFLUENCIAS MARINERAS EN EL ESPAÑOL DE CANARIAS.” REVISTA DE DIALECTOLOGÍA Y TRADICIONES POPULARES VIII, p. 5].



Fig. 8. Mareante de La Aldea. Década de 1960.

Cuando por entonces, en 1952, el insigne investigador canario, D. José Álvarez Vidal, escribía este texto que hemos elegido como introducción, aún se mantenía en Canarias la tradición marinera de los labradores, mareantes del interior. Los recuerdo, de niño, por carreteras y caminos de La Aldea, yendo o viniendo de la mar, tocados con el sombrero de penca o de fieltro; portando a hombros sus largas cañas asidas a una punta flexible de cuerno de cabra donde enlazaban el anzuelo, a su espalda el serón de palma, al cinto su calabaza de agua y cuchillo y en sus pies

alpargatas de esparto endurecidas por el salitre. Entre otros mareantes recordamos a Matíitas Vega, Manuel y Juan Araújo, Juan Llarena, conocido por *Juan Luna*... todos personajes nacidos a entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Los hubo en todos los pueblos de nuestra comarca; en Tasarte, por ejemplo fueron muy célebres los mareantes Manuel Moreno, Francisco Déniz, Clemente y Antonio Delgado...; en Mogán, Pedro y Celestino Afonso.

Casi todos eran labradores, muy identificados con la mar en la que pasaban largos días de pesca y de marisqueo por sus playas y caletas de Las Arenas, Guguy, Las Aneas..., 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, como *El Paso del Marinero*, veredilla trazada por los andenes que van desde El Mirador hasta La Playa de Las Arenas o el aún más peligroso camino de orchilleros, mareantes por los caideros de Amurgar y conocido como *El Paso de Barriga* o *El Paso de Tasarte*, hoy intransitables y olvidados. 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”:

“Por la tardecita, todavía pescando, le entró una matraquilla que no lo

dejaba tranquilo y parecía oír una y otra vez: Cena Juan y coge El Paso. Cena Juan y coge El Paso.

El Paso es una subida desde los caletones hasta un cejo donde solían dormir los mareantes, un poco más allá del Caletón de Tasarte, hacia Las Aneas.

Juan preparó el asadero, cenó pronto, tomó El Paso arriba y... al poco tiempo vio como desembarcaban por allí desde un lanchón una barca de moros. Y los oyó cómo alrededor de las cenizas discutían, farfullando se pelearon, en su lengua, discutían unos con otros por habérselos dejado escapar.

Y gracias a aquella voz desconocida, Juan se escapó de que no lo raptaran los moros. Pero ¿de quién era aquella voz?. Juan pensó que si serían las brujas, por quién iba a ser.

[TRADICIÓN POPULAR TRASMITIDA POR EL MAREANTE MANUEL MORENO A SU FAMILIA, RECOGIDA DE JUAN MORENO AFONSO. 78 AÑOS 2003.]

FIG. 9. Manuel Araújo, celebre e ingenioso mareante, en La Playa de La Aldea, en la década de 1950.



4.- 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.

Los asentamientos de núcleos pesqueros en este litoral comienzan a desarrollarse a principios del siglo XX, con el crecimiento de la población canaria en el contexto económico del puertofranquismo que favoreció la pesca de bajura y el mercado ambulante de pescado, además del crecimiento de los centros pesqueros en la industria de la salazón. En este momento histórico se desarrolla demográficamente la población marinera en Sardina del Norte y Las Nieves de Agaete o surgen nuevos núcleos en las playas de La Aldea, Mogán y Arguineguín, en condiciones de precarias de habitabilidad, casillas de piedra y barro en la misma playa como La Aldea o trepando laderas como en Mogán o frágiles chabolas en Arguineguín.



FIGS. 10 Y 11.
Arriba Playa de Mogán. Enrique Nacher, 1957.
Abajo, casas de barqueros en Playa de La Aldea, por la misma época.



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.

FIG. 12. *Familia numerosa de pescadores alojada en chabolas. Arguineguín, hacia 1958.*



FIG. 13. *Estampa de barqueros, en momento de ocio. Playa de Mogán, 1957. Enrique Nacher.*



5.- ARTES Y ESTRATEGIAS TRADICIONALES DE PESCA

Las embarcaciones

La carpintería de ribera a lo largo de la primera mitad del siglo XX tuvo un desarrollo muy limitado en estos puertos, salvo en Las Nieves de Agaete que mantuvo cierta actividad a cargo de algunos oficiales de renombre como maestro Graciliano y Juanito *El Inglés*. En el resto de los enclaves marineros se concentró, salvo algún caso, en simples reparaciones de barquillos, como es el caso de Antonio Martín, *El Cojo*, en La Aldea pero natural de Agaete o maestro Juan Sosa, carpintero de ribera del Puerto de La Luz establecido en Agaete.

Los barcos contruidos 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 contruidas 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, como ya hemos estudiado.



FIG. 14. *Roda de barquillo. Sardina del Norte (fotografía de Jesús Quesada).*

Las marcas y los puestos en el alto

Las marcas eran un sistema de puntos de referencia en la costa para orientarse en la mar en la búsqueda de bajones de pesca, resultado de unos conocimientos empíricos de la sabiduría popular tan comunes en Canarias y Madeira desde donde, probablemente se introdujeran.

Los fondos marinos del litoral canario, como consecuencia de deslizamientos gravitacionales u otras formas erosivas del relieve submarino, disponen de numerosos bloques rocosos sumergidos de variado volumen, donde se desarrollan interesantes ecosistemas cargados de vida. Unos están cercanos a la costa, denominados bajas o bajones y otros muy alejados, a cinco o seis millas del litoral, en el alto, conocidos tradicionalmente como *los puestos* o *parajes* que constituyen unas zonas ricas en especies de diferente naturaleza.

Cuando algún marinero descubre un paraje rico en alguna especie, lo primero que hace es ubicarlo mediante un sistema de coordenadas a golpe de vista sobre dos o tres puntos de referencia en tierra (un roque, un pino, una casa, el filo de un risco, una punta, un cuevón...). Por lo general, en esta zona, los marineros trazan desde el paraje una línea perpendicular a tierra, hacia una referencia con uno o dos puntos alineados (por ejemplo, casas de Las Tabladas-Roque Nublo en línea), esta es la *marca de cuadra*, luego conforman un ángulo mirando a hacia una o dos referencias más laterales, con un punto o dos en la misma línea (fig. 15).

El paraje descubierto se designa con un nombre y sus marcas se mantienen en secreto, transmitiéndose de padres a hijos hasta que tarde o temprano es descubierto por acechos, conversaciones sonsacadas en momentos alegres del ron y pasan a ser patrimonio de la colectividad, como son, entre otros, los siguientes parajes comprendidos entre la playa de Tasarte y Guguy:

* El Paraje de Tasarte, la marca de la cuadra es un pino y la marca lateral cuando asoma La Punta de La Aldea, por tanto está a varias millas de la costa. Otros parajes muy conocidos son:

- * El Paraje de Estacio (nombre de su descubridor).
- * El Paraje de la Horqueta.
- * El Paraje de El Guarda.
- * El Paraje de Las Ánimas.
- * El Paraje Honduras.

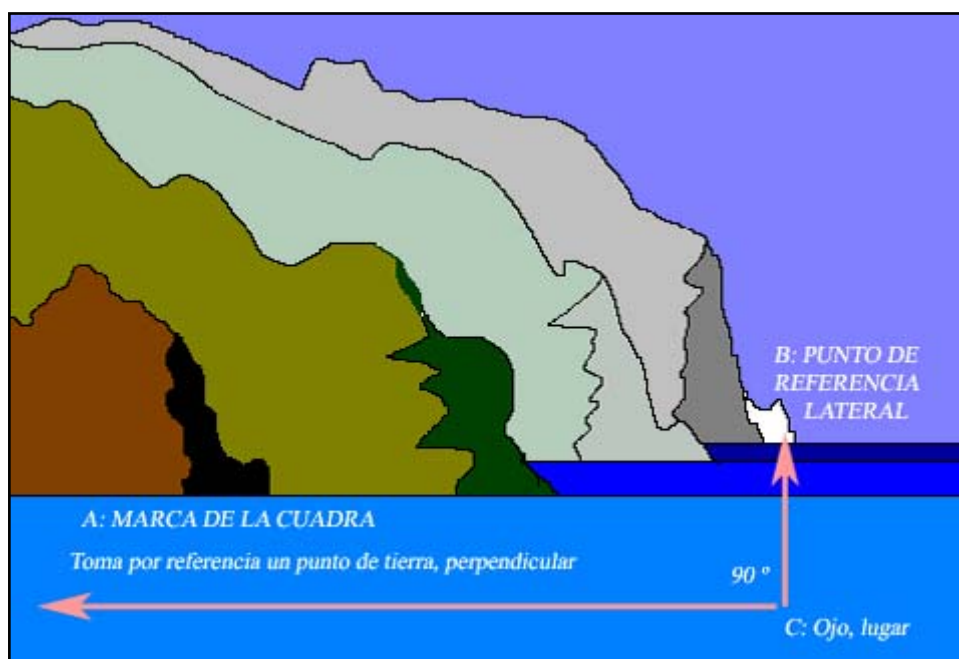


FIG. 15. Coordenadas de localización de un punto en el mar mediante “las marcas de tierra”. (A) Referencia básica, “marca de la cuadra”, un punto de tierra perpendicular, a cuya vista se avanza hacia mar adentro, hasta que aparece el punto lateral (B). Puede haber dos marcas laterales (Croquis del autor, 2004).

Este tema de los puestos de la mar y las referencias con las marcas de tierra, es un interesante tema de las tradiciones de la mar en Canarias y Madeira, sobre el que ya han escrito geógrafos y etnógrafos canarios, en el caso de pescadores de Fuerteventura, Tenerife y La Gomera. Adquiere mayor dimensión cuando se trata de zonas cuyo fondo conlleva una orografía submarina complicada como consecuencia de grandes desplazamientos por gravedad de la costa, en tiempos de la formación geomorfológica, como es el caso del norte de Tenerife, el oeste de Gran Canaria y otros lugares. La picaresca, el secretismo y las más diversos relatos marinos se centran en este aspecto de la mar.

Claro... si un día... y otro... unos vienen vacíos y alguno cargado de pescado ya todos saben que tiene un paraje rico. Entonces... todos al acecho. Y tarde o temprano se sabe... lo que no se pregona.

[MANUEL DÉNIZ DELGADO 03-05-2003. 76 AÑOS]

Esto de los puestos es un secreto. Yo sé algunos que sólo lo sabe mi hijo. Unos son guardaos en secreto por varios. A veces alguno se le va de la lengua y entonces los demás se enfadan. Una vez uno de aquí debajo, en copas se soltó de la lengua y le dijo una marca a uno de los del pueblo, que también venían a pescar las marcas de uno, y pa que fue aquello...

[RAMÓN MIRANDA MARTÍN,
PESCADOR JUBILADO, 21-12-2003]

FIG. 16. Barquitos de pesca en Sardina del Norte (fotografía de Jesús Quesada).



Pesas y medidas tradicionales

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.

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 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; así tenemos el grupo de *artes simples y trampas* (que el pescador emplea directamente sobre la pieza). Son varias como el arpón, bichero, lapero, caña, tambor y nasa de junco. Luego está el conjunto de los *aparejos o artes de cordel* (liña) con anzuelo en variantes diversas. Y, por ultimo, 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.

En lo que respecta a la pesca tradicional, en esta porción costera de Gran Canaria, diremos que, prácticamente, sus artes y estrategias 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.

Artes simples y trampas: caña, laperos, tambores, nasas de junco...

Son las artes más tradicionales, las empleadas por los mareantes del interior y también por barqueros; unas definen la estampa del pescador aficionado tradicional por así denominarlo y otras a las formas más primitivas de pesca muy similares a la desarrollada por el Mediterráneo del Mundo Antiguo.

En primer lugar tenemos la caña, seleccionada entre las mejores de la variedad aunque también algunos conseguían buenos ejemplares de bambú. En su extremo se le adosaba una punta flexible de cuerno de cabra, a su vez conectada con un pequeño trozo de cordel y el anzuelo. Éste, de hierro, tiempos atrás elaborados por los herreros más detallistas, presentaba modelos diferentes para cada tipo de peces a capturar.

Otro utensilio básico era el *lapero*, que aún se emplea, una pequeña barra de hierro plana en su extremo e incrustada en un mango de madera dispuesto en “L”, también elaborado por los herreros locales. Para las faenas de “lapear”, se aprovechaba las mareas bajas, sobre todo con los niveles mínimos equinocciales.

La *fija*, una fina barra de hierro, terminada en punta, era otro de los utensilios simples más antiguos, empleados sobre todo para “pulpear” por los agujeros de los charcos costeros y que aún es imprescindible.

El *arpón* (especie de lanza) y *bichero* (lanza con anzuelo

grande) son artes empleadas para la pesca de túnidos, como complemento a las faenas con liña, que se generalizaron tardíamente tras la presencia de las factorías por el Sur.

Una de las artes de trampas más sencillas, empleada tanto por los mareantes de tierra como por los barqueros, era un curioso cilindro (de un metro de largo por unos treinta centímetros de diámetro) denominado *tambor*, empleado con mucho éxito para la captura de morenas, cuya elaboración correspondía a los propios pescadores utilizando juncos y cordeles, hoy sustituidos por materiales de plástico.

También se utilizaba un tipo de *nasa antigua*, rudimentaria, hecha, básicamente, de juncos o cañas trenzados y asidos con liñas, de planta rectangular, que empleaban únicamente los barqueros, hasta principios de la década de 1930. Este arte tradicional no estaba en la mar más de una noche o lo que durara la pesca del día por su fragilidad. Luego se fue introduciendo la “nasa de esquinero”, con tela metálica y esqueleto de hierro, con planta circular, unidades que suelen estar hasta una semana en los fondos y que dadas las dimensiones de la tela metálica suelen hacer estragos en las especies marinas.

FIG. 17. *Nasas de planta circular en el puerto de Las Nieves (Agaete), modelo común en el oeste de Gran Canaria (fotografía La Palmita entre la cumbre y el mar, 2001).*



Aparejos o artes de cordel antiguas

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 para los diferentes peces de la zona pelágica, sobre todo los túnidos.

- * Conocimiento exacto de pesqueros, zonas donde abundan especies, ayudados por las estudiadas *marcas* desde tierra.

- * 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 el 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.

En las primeras décadas del siglo recién pasado, los pescadores fabricaban las nasas con juncos (*Juncus acutus*) y las liñas con hilo de pita (*Agave americana*) empleado también por las antiguas costureras. El hilo de pita se liaba y luego se coloreaba con tinte de corteza de pino para mimetizarlo mejor. Ahora bien, la posición estratégica comercial de las Islas Canarias y sobre todo con sus puertos francos permitía la entrada de cordeles extranjeros a precios asequibles.

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

* *Palangre de superficie*. Liña sumergida sostenida por boyas y paralela a la superficie del mar, que a su vez lleva enganchas brazolas, convenientemente separadas unas de otras, con sus respectivos anzuelos o a su vez todos unidos por otra liña sumergida. Se empleaba poco por los pescadores, únicamente algunos en Mogán y Arguineguín.

* *Palangre inclinado*. Liña sostenida por una boya en superficie y hundida con un plomo hacia el fondo, con anzuelos separados convenientemente unos de otros. Un arte también poco usado.

* *Palangre de fondo*. Liña paralela al fondo del mar, sostenido por una liña vertical que va desde la boya de superficie al plomo de fondo. El más empleado sobre todo en Mogán y Arguineguín.

Actualmente han evolucionado los sistemas utilizados para la pesca de anzuelo. Son muy variados aunque los más utilizados son:

- * Un anzuelo por encima y otro por debajo de la plomada.
- * En ballestilla o “chumbada”.
- * Parada de tres anzuelos por encima del plomo.

La pesca con aparejo se complementa con el empleo de arpones y bicheros de diferente naturaleza.

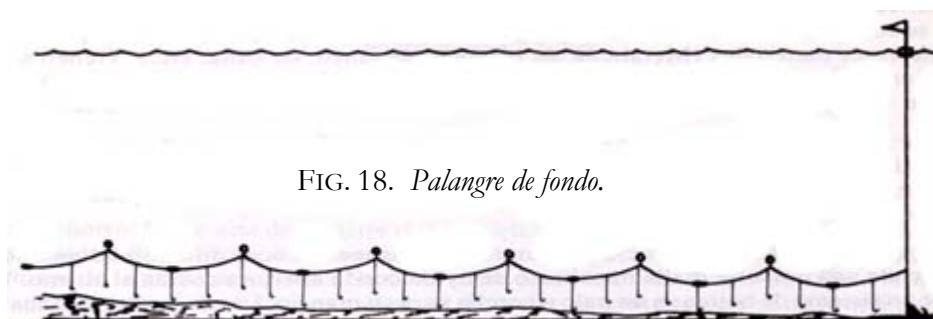


FIG. 18. *Palangre de fondo*.

Artes de red

Las artes de red por su estructura, forma y posición que adopta en el agua básicamente pueden ser

- * *Fijas de deriva* (el trasmallo).
- * *De cerco* (la traíña y gueldera)
- * *De arraste* (el chinchorro)

Estas artes se emplean actualmente en las comunidades pesqueras que estudiamos, sobre todo en las del Sur, que primero generalizaron las más modernas, como el *trasmallo* o *salmonero* hacia 1930-1940 y luego la *traíña* o *red de jareta* (1940-1950), porque las artes de red más tradicionales, empleados desde tiempo inmemorial en Canarias han sido la *gueldera* y el *chinchorro*.

* La *gueldera*. Es un arte ya generalizado en algunos puntos de la Isla en el siglo XIX. Y fue introducida en Mogán a finales de aquel siglo cuando comenzó a formarse su núcleo pesquero en respuesta a la necesidad de capturar con más facilidad especies pelágicas como la boga y caballa, e incluso se empleó para la captura de demersales como la vieja o la cabrilla sin necesidad del uso del cordel.

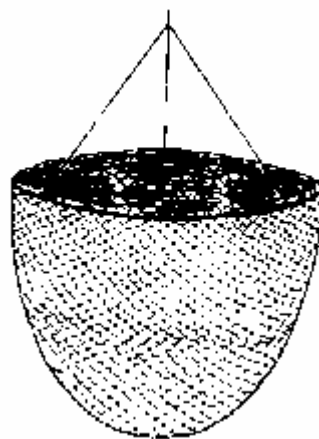
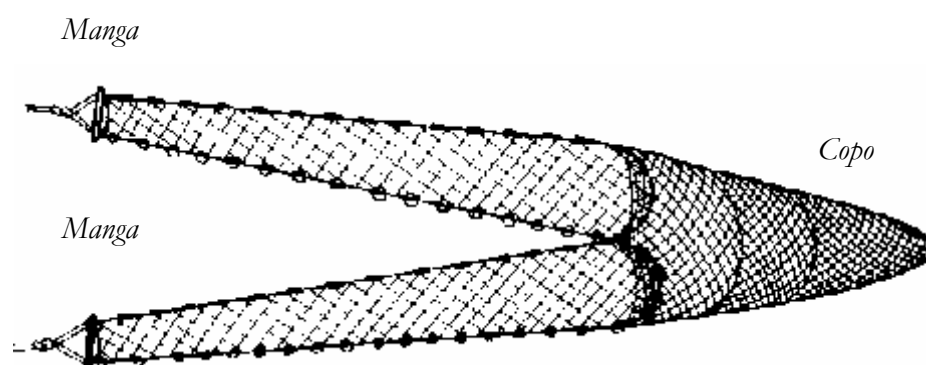


FIG. 19. *Gueldera*

No obstante, la *gueldera* es un arte muy antiguo, empleado desde La Aldea hasta Sardina del Norte y en otros lugares de Canarias. Grau Bassas, en 1887, menciona que en la Fiesta del Charco, La Aldea: (...) *Con anticipación hombres y mujeres provistos cada cual de sus arreos (cestos, guelderas, pedazos de red, etc.) se hallan preparados en la orilla y cuando suena la deseada voz todos se precipitan en el agua armados de sus chismes y no se preocupan de otra cosa más que de recoger abundante pesca (...)* (ALZOLA, 1980: 66).

* El *chinchorro*. Como vemos en la fig. 20, es un arte en forma de “V”, que lleva la parte ancha hacia la costa. Se emplea 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.

FIG. 20. *Chinchorro*

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.

En estas playas de Gran Canaria se empleaba para calar en caletas de piedras y mariscos un chinchorro llamado *de calamento*, de menos altura, que ceñía por el fondo, mientras que otro de mayores dimensiones (de hasta 140 metros de longitud en sus mangas), el *chinchorro sardinero*, que avanzaba sin arrastrar por el fondo, se calaba en playas de arena. Unos y otros llevaban plomadas y boyas adecuadamente según las especies a capturar y los tipos de fondo; todo un complejo arte en su naturaleza y técnicas de captura, elaborado por los propios marineros.

Las caladas del chinchorro exigían una gran experiencia y unas reglas muy estrictas, pues había que localizar con precisión la cuantía de las piezas del cardumen o *manterío* de peces y las características de la orilla y del fondo marino. A veces si el *manterío* era grande, que no se podía llevar todo o podía romper el precio del mercado, se levantaba el chinchorro por detrás para dejar salir parte del pescado. Toda la faena, por tanto, debía estar dirigida por el patrón u otro barquero con experiencia, que daba órdenes precisas tanto a los miradores del fondo como a los que bogaban su bote o los que debían tirar las mangas desde la orilla. Un chinchorro pequeño podía necesitar de cuatro a cinco marineros y uno grande de seis a veinte o más.

En tierra los chinchorros había que repararlos continuamente, pues la red se rompía con facilidad, sobre todo hasta los años 60 en que estaban confeccionados de fibra vegetal; unos, los más antiguos hasta principios del siglo XX eran de

cáñamo, luego vinieron de algodón; todos ellos confeccionados por los propios pescadores con hilo adquirido en los puertos principales; redes muy frágiles y que los teñían de colores más oscuros, introduciéndolos en recipientes donde se hervía con cáscara de pino para que soltara su tinte y luego se secaba, todo ello para que la red se mimetizara con el fondo marino y así evitar la huida de los peces. En la década de 1970 se generalizó en todas las faenas de la mar el más resistente y menos pesado hilo de nylon.



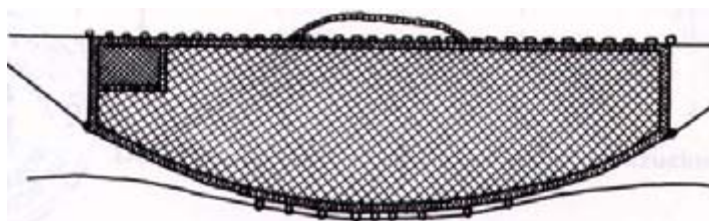
FIG. 21. *Halando del chinchorro en la playa de Sardina del Norte, en la primera mitad del siglo XX (fotografía del archivo de Sebastián Monzón).*

El *chinchorro* era, pues, una unidad productiva junto a la embarcación, con un producto a repartir por fracciones o soldadas, que variaban según el tipo de pesca o acuerdos previos entre marineros y propietarios del barco y del chinchorro. Hacia 1960 los más importantes por dimensiones estaban en la playa de Las Nieves, unas cinco unidades. En Mogán y Arguineguín eran pequeños, ya que sólo se precisaban para capturar carnada con destino a la pesca del atún. En La Aldea y Sardina del Norte sólo había un chinchorro grande y unos pocos pequeños.

Con el tiempo los chinchorros fueron sustituidos por las *traíñas*, primo dado la cantidad de brazos que necesitaba y, luego, su ilegalización como consecuencia de sus efectos negativos sobre la cadena trófica marina.

* La *traíña*. Es el arte de pesca más empleado actualmente en Canarias para la pesca de pelágicos costeros, una red de cerco que se emplea por la noche mediante potentes luces para atraer a los peces. Fue introducida en la década de 1940, por primera vez en este litoral, en la playa de Mogán por la empresa Lloret y Llinares, en momento de plena competencia con las demás factorías, con ella trajo las primera lámparas de petróleo, los “petromaces”, en principio destinados para la pesca nocturna de carnada, lo derivaron luego en las faenas tan productivas de noche, sustituyendo a los mechones de tea, aceite de pescado o cebo (SANTANA, 1993: 752). El primer nativo que adquiere una traíña es Juan Déniz, personaje innovador que también había introducido a finales de la década de 1920, el primer motor en su falúa *Comandante Franco*.

Fig. 22. *Traíña extendida.*



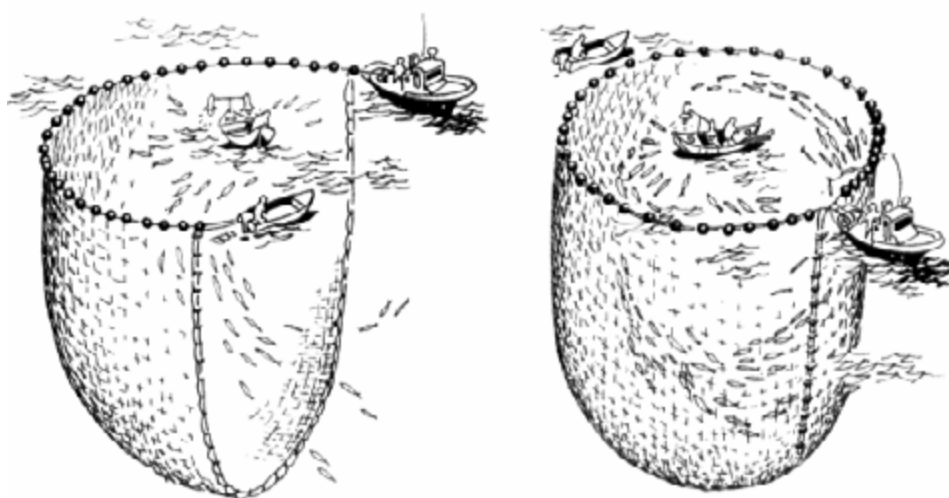


FIG. 23. *Esquema del funcionamiento de una traiña* (Dibujo de “La Palmita, entre la cumbre y el mar”, 2001).

* El *trasmallo*. Es un arte de enmalle que se fija al fondo en las zonas de tránsito cerca de la orilla del mar. Suele calarse al atardecer y recogerse por la mañana. Los hay de naturaleza diferente: de un paño (salmonero), de dos o de tres en paralelo, todos de efectos dañinos en la cadena trófica marina, por lo que se ha ilegalizado. El primer arte parecido al trasmallo que se emplea en este litoral aparece en la playa de Mogán hacia 1930, de un paño con red artesanal de hilo carrete fabricado por los propios

pescadores del lugar, para la captura de salmones. La técnica de captura era muy sencilla: se rodeaba con la red una zona engodada o de sebadal y, una vez atrapados los peces, se capturaban con una guelderera (Santana, 1993: 752).

Después de los años 60 del siglo recién pasado, se generalizaron los trasmallos de redes de *nylon* muy finas y de hasta tres paños lo que, como ya indicamos, atrapaba peces juveniles demersales como viejas, seifías, cabrillas... rompiendo así el equilibrio ecológico y siendo, probablemente, el daño más grave que se ha realizado al ecosistema marino del litoral canario.

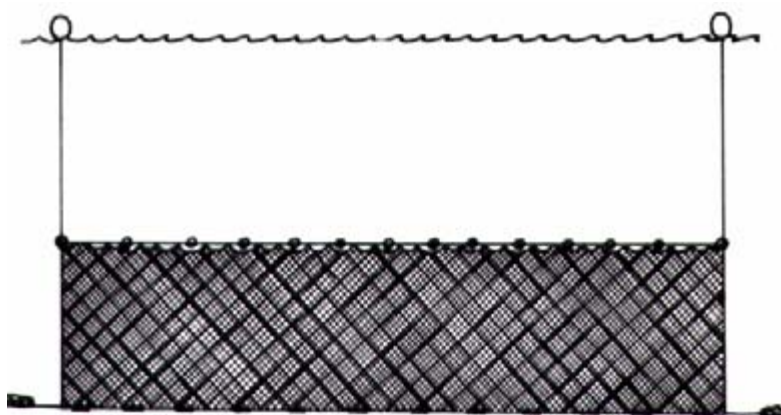


FIG. 24. *Trasmallo, red que ha destrozado gran parte de la vida de los fondos marinos de litoral canario entre 1960 y 1990.*

6.- EL PAPEL DE LA MUJER DEL PESCADOR

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.



FIG. 25. *La estampa de la mujer del pescador, vendedora del producto desaparece. Probablemente sea esta de las últimas. Gáldar 2002 (fotografía de Jesús Quesada).*

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 (GONZÁLEZ, 1993 y 1999). Estas vendedoras de pescado ejecutaban unos recuentos, sumas, restas y control de lo fiado, etc. con sorprendente precisión matemática mediante estas herramientas.

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. Quizás valga el ejemplo de Fidelina Suárez, finales de los años 50, pregonando el pescado desde la playa al pueblo de La Aldea, carretera arriba con baño a la cabeza, niño de chupa en brazo y el resto, tres o cuatro caminado junto a ella asidos a su falda, porque no tenía con quién dejarlos y había que vender el producto pescado por su esposo.

Otros elementos 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. A lomos de bestias 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...).

*Símbolos numéricos utilizados por vendedoras de pescado
en Gran Canaria y Tenerife*

LUGAR	1 duro 5 ptas	1 pts	una perra 0,1 pts	una perra chica 0,05 pts
PUERTO DE LA CRUZ. TENERIFE				
OESTE Y SUROESTE DE GRAN CANARIA				

FUENTE: Tradición oral: la familia MIRANDA MARTÍN (La Aldea, 2000), Manuel DÉNIZ DELGADO (La Aldea 2000) y José Manuel GONZÁLEZ. (S/C Tenerife, 1999).

FIG. 26.
*Pescadores
de Sardina
del Norte.*



7.- 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.

Son muchos los estudios ya realizados sobre este interesante aspecto lingüístico (PÉREZ VIDAL, 1952, MORERA, 1993 559-583 y otros) del que nada significativo vamos a aportar sino recoger, en este capítulo de un estudio integral de la mar en la comarca del oeste de Gran Canaria, algunos aspectos del habla marinera en la costa de Sardina del Norte a Mogán.

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. Caso especial fue el de la playa de La Aldea que, prácticamente, se pobló con familias de Agaete, estableciendo una gran diferencia en la expresión oral con el resto del pueblo, hasta hoy, los pocos marineros viejos que sobreviven de aquella primera generación mantienen su peculiar y encantador “deje”.

Los nombretes de la mar

El pueblo marineró con mayor profusión de sobrenombres de Gran Canaria es Agaete, desde Las Nieves a El Valle. Una conocida expresión popular decía que *Agaete, míralo y vete, porque si no te ponen nombre*¹. En relación con apodos de la mar, en este municipio se hallaban, hasta los años 60, entre otros, *El Salmonete* (pelirrojo y pcoso), *El Cherne*, *El Arenque* (por seco y flaco), *La Tonina*, *El Congrio*....

Un claro ejemplo lo tenemos en la familia del puerto de Las Nieves, los Martín Arbelo, repobladora de la playa de La Aldea entre 1911 y 1930, que ya traía de su lugar de oríen el sobrenombre de *Los Conejos*, *El Conejo* y *La Coneja*, dado a la familia paterna por don Cristóbal Martín Rodríguez (1859-1956), por el nombre de un pez (*Promethichthys prometheus*) especie bentopelágica antes común en estos mares. Entre los hijos de los Martín Arbelo se daban otros sobrenombres como *El Cojo*, *El Chico*, *El Pelao*... Es curioso cómo al nombre de muchos pescadores se les anteponía “el mano” (de hermano) o el “padre” o el “seña” como *Mano Juan Rodríguez*, *Padre Julio* (Cristóbal Martín), *Seña Dolores*, *Seña María Guía*...

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.

1 Sobre los nombretes en Agaete, cuenta la tradición oral que en una ocasión le advirtieron a uno de fuera, que estaba en relaciones con una joven del lugar, que tuviera cuidado que le podían poner un apodo. Ante las advertencias aseguraba él que le pondría uno, porque nadie solía verlo porque casi siempre la visitaba ya de noche. Le pusieron *El Búho*.

Voces y expresiones marineras en tierra firme

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.

Voces:

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. Prepararse para salir de casa.

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

Azocar. Resguardar la embarcación de los vientos reinantes. Resguardarse de vientos en tierra. Estar a la sombra de otro.

Chinchorraje. Cantidad de chiquillos, familias, familiajos...

Desagallado. Excitado, con gritos.

Destorcerse. Desviarse del rumbo en la mar. Apartarse en tierra.

Empardelado. Aturdido, "matungo"

Estibar. Disponer adecuadamente la carga en la bodega del barco. Cargar, llenar.

Jalar. Tirar para sí

Jalío. Oleaje, mar agitada.

Pejín. Sardina juvenil, muy pequeña. Persona flaca.

Trincar. Coger.

Zafar. Escapar.

Expresiones y refranes de origen marinero

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. Como antes indicamos la relación es larga, buena parte de las cuales coinciden con las recopiladas por Pérez Vidal (1952), Pancho Guerra (1965) y Morera (1993) a las cuales añadimos algunas no incluidas en sus listas y conocidas en esta zona.

Palabras, modismos y frases:

Apestar a cangrejilla. Desprender mal olor.

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. 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).

Estar sin rumbo. Vivir mal.

Estar más negro que un cazón. Estar una persona muy bronceada, ser muy moreno.

Estar bandea a un lado, bandea a otro. Dar bandazos. Moverse mucho. No tener rumbo fijo en la vida.

Hacer aguas por todos lados. Fallar en todo.

Hacer una cosa al rumbo. Hacer algo al azar o sin orden ni concierto “al trancazo”.

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.

Mandar a freir bogas. Rechazar. “Mandar al carajo o a la porra.

Ponerse colorado como una vieja. Sonrojarse.

Rajarlo como una caballa. Acabar con una persona o con sus argumentos.

Ser la mar de bueno. Ser persona muy generosa.

Ser más gorda-o que una tonina. Ser de mucho peso

Ser más sano que las cabrillas del alto. Ser alimento saludable.

Ser más agarrado que una lapa. Ser persona sumamente tacaña.

Ser alguien más pesado que una potala. Ser persona de mucha conversación poco agradable, demasiado insistente....

Ser un cabozo. Ser feo, desagradable.

Ser un zafado. Ser persona lista, rápida...

Tener los ojos como antoñitos en hielo. Tener los ojos resaltados.

Tener, poner los ojos como cherne. Tener los ojos resaltados (El cherne capturado presenta los ojos muy desorbitados).

Ir viento en popa y a toda vela. Ir bien en la vida, en los negocios...

Verse, estar en la mar y sin remos. Encontrarse en situación delicada, con problemas sin medios para resolverla.

Zafarse la pata. Salir rápido de una situación comprometida.

Refranes:

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.

A la mar: nunca la espalda. Advertencia de la peligrosidad de la mar, de la necesidad de precaución constante.

Con la mar no hay quien pueda. Sobre la fuerza del mar.

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

De la mar el mero y de la tierra el cordero. Sobre la calidad de la carne y el pescado.



8.- 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 (QUINTANA, 2003: 55). Las obligaciones con la Iglesia en periodos de vigilia contribuyeron a extender el uso del pescado en la dieta de los canarios teniendo el mar tan cerca de las poblaciones. Ello fue conformando a lo largo de los siglos una rica tradición culinaria con productos de la mar, fueran fritos, sancochados, asados, etc.

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:

* *Caldo de pescado*, acompañado de gofio escaldado y mojo. Son varias las recetas de este emblemático plato de la zona, pero básicamente conlleva pescado hervido con agua, prevenciones, hierbas (cilantro, yerbahuerto...) refrito de ajos, cebollas y tomate, algún marisco, azafrán y papas. Una vez guisado, con parte del caldo se escalda el gofio. También se suele hacer con el caldo sopas de pan. El mojo tanto puede añadirse al caldo como al gofio escaldado o a las sopas de pan. Los mojos pueden ser de pimientas verdes o rojas y conlleva una mezcla machacada de ajos, aceite, cominos, sal... Las mejores especies para los caldos son el mero, bicuda, vieja, sama... Un caldo de pescado a la orilla de la mar o en una celebración familiar es todo un ritual de nuestros ancestros.

Mojo hervido. Un plato muy sencillo: se trata de añadir a pescados fritos (el mejor para este plato la morena) agua, mojo y se pone poco tiempo a hervir. Se sirve con papas sancochadas y gofio amasado con agua.

Jareas asadas. Pescado jareado, seco. Se pasa por fuego y se embarraba en mojo con unas gotas de naranjas amargas. Se acompaña de gofio amasado con agua, tunos e higos pasados. Al aire libre, en los almuerzos tras las faenas de siembra, por el otoño, también representó una de nuestras mejores tradiciones culinarias.

Lapas asadas. Muy sencillo y también cargado de tradición sobre todo si se hace en la orilla de la mar. Sobre una tela metálica, al fuego, poco tiempo el necesario para que se separe de la concha, con mojo por arriba.

Sancocho de pescado y papas (mejor nuevas). El plato de las clases humildes de antaño hoy recuperado y muy representativo de la cocina tradicional canaria del interior. En esta zona un sancocho estuvo asociado en primer lugar a faenas de ayudas: cogidas de papas, arado de la tierra, siembras... y hoy ha pasado a ser representativo por los días de Cuaresma y reuniones de diversa naturaleza. Se acompaña de mojo y gofio amasado con agua.

Sardinas tostadas con gofio. Antigua costumbre de tostar sardinas empolvadas en gofio, en cualquier recipiente, para consumirlas en el acto o conservarlas.

9.- VÍCTIMAS DE LA MAR

La mar guarda, tanto en lo más profundo de su espacio físico como en el de su historia, un capítulo de páginas trágicas en la dialéctica constante del hombre-mujer con la Naturaleza. En esta porción del litoral de Gran Canaria, también ha teñido de luto a tantas familias que perdieron a sus seres queridos, en el afán de la supervivencia, en pretéritos tiempos donde la precariedad de la vida doméstica y la seguridad laboral eran muy distintas a las de ahora. Carecemos de una relación exacta de las tragedias ocurridas en nuestras costas, pues es un trabajo que, en estos momentos (2004), estamos abordando en los archivos locales y en la propia historia oral, por lo que sólo podemos ofrecer algunos hechos significativos y en cronologías limitadas.

Entre finales del siglo XIX y principios del XX tenemos dos naufragios muy significativos, ya reseñamos en el Capítulo VI, como lo fueron el hundimiento, por temporales, de los veleros *Esperanza* (*Esperancilla*), el 21 de abril de 1875, frente a la Punta de la Soga, entre Guguy y Tasartico, en el que perecieron 13 personas y *Santa Antonio* (*Rosas*), el 1º de julio de 1908, frente a las costas de Gáldar. Es una época en que se dan varios casos de tragedias personales, sobre todo en el tramo comprendido entre El Andén Verde y la Punta de La Aldea, en actividades de marisqueo.

Empezamos por la tragedia ocurrida el 21 de abril de 1809, a dos mujeres, María Sánchez y Bárbara González que marisqueaban cuando desaparecieron, tras cruzar el Paso de Los Leones, entre La Punta de La Aldea y El Roque de El Herrero y que levantó una gran expectación de búsqueda. Este es un paso muy peligroso. Cerca del mismo se cayó al mar, cargado con un serón lleno de lapas, Antonio Díaz Hernández, el 11 de febrero de 1891;

desapareció de inmediato sin que su esposa Ana Rodríguez, que lo acompañaba, lo pudiera localizar y el lugar tomó a partir de ese momento el nombre de: *El Bajón de Antonio el de Ana*, hoy *El Bajón de Ana*. Estamos en un tramo del litoral muy peligroso, con unos veriles profundos, con corrientes y oleajes que producen fluctuaciones rápidas del nivel del mar, lo que ha causado varias víctimas mortales. Por ejemplo, la desaparición de dos soldados del destacamento militar que ocupó La Aldea, en 1876, que marisqueaban en La Caldera (cerca de La Punta), tras ser alcanzados por una subida del mar y arrastrados de inmediato por la corriente, el 23 de octubre de 1876.

Más al Sur también aparecen varias víctimas en la mar, a lo largo del siglo XIX, casi todas en marisqueo aunque se dan algunas mar adentro, quizás la más dramática, una verdadera tragedia familiar, es la ocurrida por la zona de Guguy, los primeros días de septiembre de 1811. Un marinero de Las Palmas muere y su cadáver es arrojado al mar; de inmediato, su esposa, Francisca Miranda, se pone de parto y fallece en el barquillo cuando daba luz a una niña llegando a La Aldea, y en la iglesia parroquial, el mismo día, 3 de septiembre, entierran a la madre y bautizan a la huérfana³.

2 LIBROS DE DEFUNCIONES. ARCHIVOS DEL JUZGADO Y PARROQUIA DE SAN NICOLÁS. En la zona de La Punta tenemos que, entre 1940 y 1980, se han ahogado o desaparecido varios mareantes. El primero José Déniz Vega, cuyo cuerpo vino a aparecer por la zona de Mogán días después o el caso de Facundo Ramos y un cuñado Miguel Ojeda, que el viento de Levante les trabucó el barquillo, llevándoselos la corriente para no aparecer más y el último el joven pescador de caña Miguel Ruiz Ramos.

3 ARCHIVO DE LA PARROQUIA DE SAN NICOLÁS DE TOLENTINO. *Libro III Defunciones*, fol.50 vº.

Años después, también en Guguy, desaparece en la mar, Benito Casas Orihuela, arrebatado por el oleaje, cuando marisqueaba en Los Canalizos, el 26 de septiembre de 1881, a la vista de su hijo Panchito Casas Cabrera, que nada pudo hacer ante los gritos desesperados de su padre. En este mismo punto (curiosamente, cerca del estudiado hundimiento del velero *Esperancilla*) ocurrió el 23 de agosto de 1895, otra tragedia; concretamente en una minúscula caleta denominada El Calladillo de Macías, donde a una familia de pescadores de Agaete, compuesta por el padre, Francisco Alejo Suárez García (70 años) y sus dos hijos Salvador y Juan Suárez Martín (8 años) cuando pescaban sobre su barquillo, se desplomó encima de ellos un gigantesco desprendimiento del acantilado de Los Canalizos, bajo del cual quedaron sepultados el padre y el hijo menor, pues el mayor, Salvador, escapó milagrosamente y completamente conmocionado, según la tradición oral, trepó por los acantilados arriba hasta alcanzar un andén adelante que lo llevó al valle de Tasartico. Este hecho, aún vivo en la tradición oral de los pueblos de Agaete y La Aldea, es recordado por los pescadores más viejos quienes señalan el punto del desplome del risco, debajo del cual, dicen que aún “están un barquillo y las dos personas”.

Cuando iba a pescar por allí, con los viejos de Tasartico, me decían por donde subió el muchacho y siguió por los andenes pa lante, y uno no se cree como pudo subir. Yo creo oírles decir que estaban en el barquillo, junto a la orilla cuando se les vino el risco arriba.

[MANUEL DÉNIZ DELGADO, febrero de 2004]

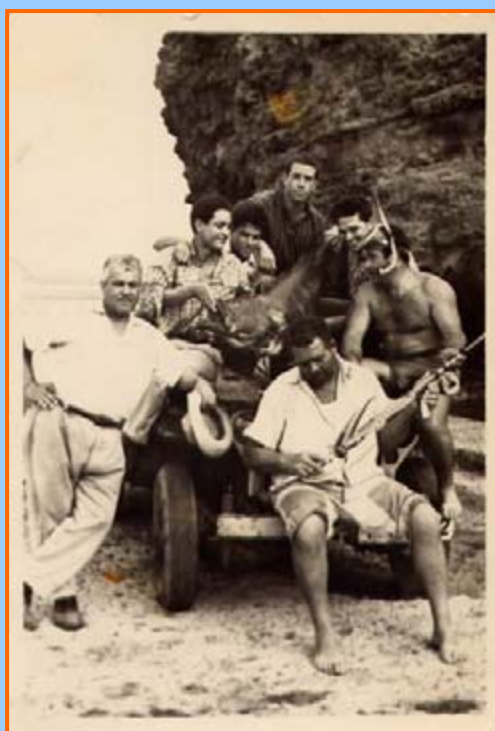
“CON LA MAR NO HAY QUIEN PUEDA”



*Embates del mar sobre el muelle de La Aldea.
Temporal de 20 de febrero de 2004.
Fotografías: Sergio Rodríguez.*



¡DE LA MAR EL MERO...!



Estampa evocadora en el muelle de La Aldea, a principios de los años 60.

Un enorme mero pescado con escopeta por un marinero de raza: Francisco Ramos, Marrero, (primer boxeador peso pesado de Canarias), sentado, en primer plano, junto a su hermano Juan María, de pie, (ambos ya fallecidos, eran especialistas en caldos de pescados y mojos hervidos y marineros de la falúa requisada, en Agaete, por Fernando Egea, en 1936, Cap. VIII).

Fotografía cedida por Sebastián Barroso Godoy.

GLOSARIO

Ictiofauna arqueológica, Arqueoictiología: Estudio de los restos óseos animales, aparecidos en las prospecciones arqueológicas, que ha cobrado interés en el último cuarto del siglo XX.



Sardina del Norte, 2003.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

ARCHIVOS

1.- Archivo de la Comandancia de Marina de Las Palmas:

Lista nº 2 de Registro de Buques.

2.- Archivo Histórico Provincial de Las Palmas, Joaquín Blanco.

Fondo del Ingeniero Juan León y Castillo. Leg. 24, expte. 1º. *Reseña histórica de las vicisitudes y marcha que han seguido las obras de cada uno de los puertos (...) de 1º de enero de 1873 a 31 de diciembre de 1881.*

3.- Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife

Sección Aduanas. Leg. H-2.

4.- Archivo de El Museo Canario

A.- *Descripción topográfica, político y militar de la Isla de Gran Canaria. 1777 de Miguel Hermosilla* por Agustín Millares en 1877, signat. III-A-23, cap. 15, fol 5.

B.- *Manuscrito-Diario de Romero y Ceballos* (Anotaciones del año 1786. 149 vº, 153-154 y 167 vº.) signat. I-E-21.

5.- Archivo del Ayuntamiento de Guía. Documentos sueltos sobre alcaldía de mar y litigio en Caleta de Soria 1881. Facilitados por Sergio Aguiar.

CARTA DE NAVEGACIÓN

Océano Atlántico Norte. Islas de Tenerife y Gran Canaria (51B). Instituto Hidrográfico de La Marina. Cádiz. 1981 (Correcciones hasta 1999). Escala 1:175.000 en el paralelo 28° 10'.

TESTIMONIOS ORALES

Francisco Araújo, Manuel Déniz, Jaime Llinares, Ramón Miranda, Juan Medina y Francisco Ramos Sánchez (Marrero).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU GALINDO FR. J. DE (1977): *Historia de La Conquista de Canarias*. Ediciones Goya. Santa Cruz de Tenerife.

AFONSO-CARRILLO, J (2003): “El aprovechamiento industrial de las algas marinas...” en *El Pajar, cuaderno de etnografía canaria*. La Orotava. Tenerife.

AFONSO-CARRILLO, J Y M. SANSÓN (1999): *Algas, hongos y fanerógamas marinas de las Islas Canarias. Clave analítica*. Materiales Didácticos Universitarios. Serie Biología. Universidad de La Laguna. Tenerife.

AGUILERA KLINK, F.; BRITO HERNÁNDEZ, A.; CASTILLA GUTIÉRREZ, C.; DÍAZ HERNÁNDEZ, A.; FERNÁNDEZ-PALACIOS, J. M.; RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, A.; SABATÉ BEL, F. y SÁNCHEZ GARCÍA J. (1994): *Canarias, Economía, Ecología y Medio Ambiente*. Santa Cruz de Tenerife.

ALONSO, J. M.; NIN I CAMPS, M.; LASTRA LUQUE, P.; DEGOLLADA, E. Y ANDRÉ, M. (2003): *Las Islas Canarias: El Archipiélago de los cetáceos. Cuaderno educativo sobre la investigación de cetáceos en las Islas Canarias*. Facultad de Veterinaria. Unidad de Investigación para la Conservación de Mamíferos Marinos (www.uicmm.ilpgc.es). Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Asociación EDMAKTB para el Estudio y la Divulgación del Medio Marino (www.edmaktub.com). Las Palmas de Gran Canaria.

ARISTEGUI, J.; HERNÁNDEZ, S.; GÓMEZ, M.; MEDINA, I.; OJEDA, A. Y TORRES, S. (1989): “Influence of the north trade winds on the biomass and production of neritic plankton around Gran Canaria island”, en *Topics in Marine Biology*. Edic. Ros, J.D. Scientia Marina, 53 (2-3), pp. 223-229, [citado por HAROUN *et al.* (2003)].

ARISTEGUI, J.; TETT, P., HERNÁNDEZ, A.; BASTERRETXEA, G.; MONTERO, M.F.; WILD, K.; SANGRA, P.; HERNÁNDEZ, S.; CANTÓN, M.; BRAUN, J.G.; PACHECO, M.; Y BARTON (1997): “ The I of island-generated eddies on chlorophyll distribution: a study of mesoscale variation around Gran Canaria. *Deep-Sea Research*, 44: pp. 71-96. [citado por HAROUN *et al.* (2003)].

BÉTHENCOURT MASSIEU, A. de (1998): *Sardina del Norte en el tráfico entre Tenerife y Gran Canaria*. San Cristóbal de La Laguna.

BRITO, A.; PASCUAL, P. J.; FALCÓN, J. M.; SANCHO, A. y GONZÁLEZ, G. (2002): *Peces de las Islas Canarias*. Editor, Francisco Lemus. Santa Cruz de Tenerife.

CALERO MARTÍN, C. G. (1979): *Las comunicaciones marítimas interinsulares (siglos XVI al XIX)*. Colección Guagua nº 6, Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

CALDENTEY, M. A; LOZANO, I. J.; LOZANO, G.; CARRILLO, J. Y SANTANA J. I. (1988): “Resultados de la Campaña de prospección pesquera MOGÁN” en *Informe Técnico del Departamento de Biología Animal*, Universidad de La Laguna. Servicio de Publicaciones, La Laguna. Tenerife.

CANO FERNÁNDEZ, V. J. Y PÉREZ ARTILES, J. (1984): “Estrategias de adaptación de la pesca al proceso de desarrollo capitalista (Mogán, Gran Canaria)” en *III Congreso de Antropología Española. San Sebastián, 1984*, [s.n.], San Sebastián.

CARRILLO, J. (1997): “La pesca en el puerto de Mogán (Islas Canarias): flota,

artes y análisis de las capturas entre 1980 y 1990” en *Oceanografía y Recursos Marinos en el Atlántico Centro-Oriental*, Instituto Canario de Ciencias Marinas, Las Palmas de Gran Canaria.

GONZÁLEZ, J. A. (1988): “Informe preliminar sobre la actividad pesquera en Playa de Mogán: flota, artes y nivel de capturas” en *Informe Técnico del Departamento de Biología Animal*. Universidad de La Laguna. Servicio de Publicaciones, La Laguna de Tenerife.

CIORANESCU, A. (1977): “Piratas y Corsarios en aguas de Canarias (Siglo XVIII)”, en la *Historia General de las Islas Canarias* de Millares Torres, tomo IV, pp. 111-122

FARRAY, M.; RAMOS, A. y otros (2001): *La Palmita. Entre la cumbre y el mar. Guía de Recursos Naturales y Culturales del Entorno del Albergue La Palmita*. Agaete. Cabildo de Gran Canaria.

FERNÁNDEZ DÍAZ, R. y MARTÍNEZ SAHAW, C. (1994): "El fenómeno de las pesquerías canarias en el siglo XVIII", en *X Coloquio de Historia Canario-Americana (1992)*. Tomo II, págs. 325-328.

FERRERA JIMÉNEZ, J. (1988): *Historia del Puerto de La Luz y Las Palmas*, Las Palmas de Gran Canaria.

ÍDEM: *Historia de la Emigración Clandestina a Venezuela*

GLAS, G. (1982): *Descripción de las Islas Canarias 1764*. Edición del Instituto de Estudios Canarios. Tenerife.

GONZÁLEZ, J. M. (1993): *La Sabiduría popular. Técnicas y conocimientos científicos tradicionales en Canarias*.

GONZÁLEZ, J. A (1991): *La Pesca en el puerto de Mogán (Islas Canarias): flota, artes y análisis de las capturas entre 1980 y 1990*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.

ÍDEM (1992): *La Pesca en el Puerto de Mogán (Gran Canaria): Análisis de las capturas en 1991*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.

GONZÁLEZ NAVARRO, J. (1996): *Las salinas tradicionales de Gran Canaria*. FEDAC. Cabildo de Gran Canaria, págs. 45-94.

Guía de Peces, crustáceos y moluscos de interés comercial del Archipiélago canario (1985), Gobierno de Canarias. Consejería de Agricultura y Pesca

Guía del Patrimonio Arqueológico de Gran Canaria (2001), Cabildo de Gran Canaria.

HAROUN, R.; GIL-RODRÍGUEZ, M.C. Y WILDPRET DE LA TORRE W: (2003): *Plantas Marinas de las Islas Canaria*. Canseco editores, S.L

HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, A. S. (1998): *Arquitectura Naval en Canarias [1827-1919]*. Ediciones Canaricard, La Laguna, Tenerife.

ÍDEM (1995): “Arquitectos e ingenieros ingleses en las Islas Canarias” en *Canarias e Inglaterra a través de la Historia*. Ediciones del Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria, pp. 193-216.

HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, G. (1983): *Estadística de las Islas Canarias, 1793-1806 de Francisco Escolar y Serrano*. Cuadernos de Ciencias Sociales de la Caja Insular de Ahorros (CIES). Las Palmas de Gran Canaria.

LOBO CABRERA, M. (1980) “El mundo del mar en la Gran Canaria del siglo XVI: navíos, marinos, viajes”, en *Anuario de Estudios Atlánticos*. Madrid-Las Palmas, nº 26, 303-350.

LÓPEZ GARCÍA, J. S. (1982): “El Puerto de Sardina de Gáldar en los siglos XV y XVI”, en *V Coloquio de Historia Canario-Americana*. Ediciones del Cabildo de Gran Canaria. Tomo II, págs. 421-433.

Los “Cuadernos” del comerciante de la calle Peregrina don Antonio Betancourt (1796-1807), (1996): Introducción y Estudio, Antonio de BÉTHENCOURT MASSIEU. Transcripción, Aurina RODRÍGUEZ GALINDO. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.

MACÍAS HERNÁNDEZ, A.M.: *Economía y Sociedad en Canarias durante el Antiguo*

Régimen (1500-1850). Tesis Doctoral inédita.

MARTÍN RUIZ, J. F. (1982): “Comunicaciones marítimas entre los puertos de Gran Canaria y el de Santa Cruz de Tenerife” en, *V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.

MEDEROS MARTÍN, A. Y ESCRIBANO COBO, G.(2002): “Ensenadas y puertos de Gran Canaria”, en *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 48, Patronato de La Casa de Colón, Madrid-Las Palmas, págs.365-410.

MEDINA SANABRIA, J. (2002): *Isleta/Puerto de La Luz: Campos de concentración*. Las Palmas de Gran Canaria.

MORALES PADRÓN, F. (1978): *Canarias: Crónicas de su Conquista*. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria y El Museo Canario.

MORERA, M. (1993): “El componente marinerero de las hablas canarias” en *Homenaje a José Pérez Vidal*. La Laguna, Tenerife, pp-559-583.

OLMO CANALES, S. Y SÁENZ SAGASTI, J. I. (1998): “Nuevos datos sobre naufragios de época moderna en la costa de Gáldar (Gran Canaria)”, *XII Coloquio de Historia Canario-Americana (1996)*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria. Tm. I; pp. 623-641.

PASCUAL FERNÁNDEZ, J (1991): *Entre el mar y la tierra: los pescadores artesanales canarios*. Santa Cruz de Tenerife.

ÍDEM (1984): *El Puerto de las Nieves (Agaete): especialización y cambio tecnológico en una comunidad pesquera* [Memoria de Licenciatura], Universidad de La Laguna. Servicio de Publicaciones, La Laguna de Tenerife.

ÍDEM (1984): “Especialización y estrategias de las unidades productivas en un pueblo de pescadores (Las Nieves, Agaete)” en *III Congreso de Antropología Española. San Sebastián, 1984*, [s.n.], San Sebastián.

PÉREZ VIDAL, J. (1952): “Influencias marineras en el español de Canarias”, en *Revista de Dialectología y Tradiciones Populares*, VIII, pp. 3-25.

Propuesta de Proyecto de lista de Lugares de Importancia Comunitaria. Natura 2000.

Gobierno de Canarias. Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente. Viceconsejería de Medio Ambiente. 1998.

QUINTANA NAVARRO, F. (1985): *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz, 1883-1913*: Cuadernos de Ciencias Sociales, Caja Insular de Ahorros. Las Palmas de Gran Canaria.

RODRÍGUEZ SANTANA, C.G. (1996): *La pesca entre los canarios, guanches y auritas. El estudio de las ictiofaunas arqueológicas del Archipiélago Canario*. Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

ÍDEM (2003). "La pesca entre las sociedades prehispánicas del Archipiélago Canario". *El Pajar. Cuadernos de Etnografía Canaria*. Tomo nº 16. Día de las Tradiciones Canarias. La Orotava. Tenerife.

ROMERO Y CEBALLOS, I. (2002): *Diario cronológico e histórico de los sucesos elementales, políticos e históricos de esta Isla de Gran Canaria (1780-1814)*. Tomo I y II. Transcripción y estudio preliminar de Vicente J. Suárez Grimón. Ediciones del Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

RODRÍGUEZ BATLLORI, F. y A. (1979): *Sardina. Puerto del Atlántico (apuntes para la historia de Gáldar)*, Ediciones Fragua. Madrid.

RUMEU DE ARMAS, A. (1947-1950): *Piraterías y ataques navales a las Islas Canarias*. Madrid.

SABATÉ BEL, F. (1993): *Burgados, tomates, turistas y espacios protegidos*. La Caja General de Ahorros de Canarias. Santa Cruz de Tenerife.

SANTANA, A. (1993): "Otras memorias: La Historia oral de un pueblo..." en *Homenaje a José Pérez Vidal*. Santa. Cruz de Tenerife. págs. 747-748.

ÍDEM (1991): "Memoria y espacio en una población de pescadores, 1890-1986 (Arguineguín)", en la revista de *El Museo Canario*. XLVIII. Las Palmas de Gran Canaria, 1988-1991.

ÍDEM (1984): "Unidades productivas y procesos de cambio en la pesca de bajura. Arguineguín (Gran Canaria)", en *Actas del Coloquio de Etnografía Marítima*. Santiago de Compostela.

SANTANA, J. I.; GONZÁLEZ, J. A.; CARRILLO, J.; PÉREZ, F. Y GÓMEZ, J. A. (1987): *Prospecciones pesqueras con nasas en aguas de Gran Canaria. Resultados de la campaña "Mogán 8701"*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.

SIMÓN QUINTANA, J. DE (1992): *Patrones de embarcaciones de recreo*. San Fernando, Cádiz.

SUÁREZ GRIMÓN, V. (1993): *Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Colección Alisios, Las Palmas de Gran Canaria.

ÍDEM (1985): "Construcciones y reparaciones navales en Canarias en los siglos XVI y XVII", en *Anuarios de Estudios Atlánticos*. Madrid-Las Palmas, nº 31, págs. 345-374.

ÍDEM (1978): "Propios y realengos en Gran Canaria en el siglo XVIII" *III Coloquio de Historia canaria-americana*, pp. 258.

SUÁREZ MORENO, F. (1990): *El Pleito de La Aldea*. Santa Cruz de Tenerife.

ÍDEM (1994): *Ingenierías históricas de La Aldea*.

ÍDEM (1997): *Mogán, de pueblo aislado a cosmopolita*. Ayuntamiento de Mogán. Madrid.

TORRIANI, L (1978): *Descripción e Historia del Reino de las Islas Canarias...* Ediciones Goya. Santa Cruz de Tenerife.

VIERA Y CLAVIJO J. (1978): *Noticias de la Historia de Canarias*, Cursa Editorial, Madrid.

ÍDEM (1982): *Diccionario de Historia Natural de las Islas Canarias*. Excma. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas.

Vv.Vv. (2003): *El pajar. Cuaderno de Etnografía Canaria*. Nº 15 y 16. II Época. La Cultura de la Mar. Día de las Tradiciones Canarias. La Orotava. Tenerife.

FRANCISCO SUÁREZ MORENO, es Cronista Oficial del municipio de La Aldea de San Nicolás y autor de medio centenar de ensayos y artículos con especial dedicación a los pueblos de las comarcas del oeste y suroeste de Gran Canaria, sobre Historia, Patrimonio Cultural, Medio Ambiente y Educación.



Además ha publicado los libros de *El Pleito de La Aldea* (1990 y Cabildo de Gran Canaria 2001), *Ingenierías históricas de La Aldea* (Cabildo de Gran Canaria 1994). *El maestro de obras Simeón Rodríguez* (Ayuntamiento de La Aldea, 1997 e Infonortedigital, 2002), *Mogán, de pueblo aislado a cosmopolita* (Ayuntamiento de Mogán, 1997); *Indianos, árabes y emigrantes* (Centro de la Cultura Popular Canaria y Ayuntamiento de La Aldea, 1998); *La Arqueología Industrial en Canarias* (Cabildo de Gran Canaria, 1998), *La Historia de La Aldea* (Centro de la Cultura Popular Canaria, Ayuntamiento de La Aldea, 2000), *La Parroquia de San Nicolás* (Parroquia de San Nicolás, 2000), *La cultura del cereal en el suroeste de Gran Canaria* (Ayuntamientos de Mogán y La Aldea, 2001), *La Comunidad de Regantes Aldea de San Nicolás, Historia y estrategias hidráulicas* (Comunidad de Regantes, 2003) y *Gran Canaria, valores ecológicos, históricos y patrimoniales* (Cabildo de Gran Canaria, en prensa). También es coautor de otros libros como *Antropología de las Fiestas, Identidad, Mercado y Poder*, (Expofiesta, Alicante, 1999); *Arqueología Industrial, Patrimonio y Turismo Cultural*, (Incuna, Gijón, 2001) y *Antología sobre Pequeño Riego Vol. III*, (Universidad de México, Edit. J. Palerm, 2002).

Está vinculado profesionalmente a la enseñanza pública desde 1967, donde como funcionario de carrera del cuerpo de maestros ha impartido docencia directa en adultos, enseñanza general básica y secundaria y ha diseñado y trabajado en proyectos oficiales de coordinación e innovación pedagógica. Y en la actualidad es profesor del área de Geografía e Historia, en el Instituto de Educación Secundaria San Nicolás de Tolentino, Gran Canaria.



*Este libro electrónico se terminó de componer
e imprimir en Acrobat Distiller el día 28 de Febrero de 2004*

Infonortedigital.com

Gáldar. Gran Canaria

ISLAS CANARIAS