



# *Puertos de Gran Canaria: Análisis de casos para un estudio historiográfico*

## **TRABAJO FIN DE MÁSTER**

**Máster Interuniversitario en Gestión del Patrimonio Artístico  
Arquitectónico, Museos y Mercados del Arte**

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

**Autor: Isaac Mendizábal Rodríguez**

**Tutor: Santiago de Luxán Meléndez**

**Departamento: Ciencias Históricas**

**Convocatoria: 2020-2021**

---

## RESUMEN

El presente trabajo, *Puertos de Gran Canaria: Análisis de casos para un estudio historiográfico*, abordará un análisis de tres casos de puertos de la isla de Gran Canaria con el fin de difundir, investigar y dar a conocer la dinámica histórico-económica de estas infraestructuras en el marco regional económico de la isla, este trabajo pretende abordar dos dinámicas: por un lado, la dinámica histórica y, por otro lado, la dinámica económica a nivel insular.

La primera de estas dinámicas hace hincapié en la investigación histórica del puerto desde sus inicios, desarrollo y evolución. La segunda hace referencia a la vinculación existente entre actividad económica y puerto, es decir, cómo el puerto ha sido un elemento de importancia en la conformación de la economía del municipio a lo largo del tiempo.

Con estas dos dinámicas propuestas se abordará la historia de estas infraestructuras. Así como documentar la relación económica de estos puertos con el objetivo de convertirse en objeto de estudio historiográfico.

**PALABRAS CLAVE:** Puerto, ciudad, municipio, infraestructura, economía.

---

## ABSTRACT

This work, *Ports of Gran Canaria: Analysis of cases for a historiographic study*, approach an analysis of three cases of ports on the island of Gran Canaria; in order to disseminate, investigate and make known the historical-economic dynamics of these infrastructures in the regional economic framework of the island. Address two dynamics: on the one hand, the historical dynamics and, on the other hand, together with this premise, the economic dynamics at the island level.

The first of these dynamics emphasizes the historical research of the port since its inception, development and activities carried out in them. The second refers to the link between economic activity and port, that is, how the port has been an important element in shaping the economy of the municipality over time.

With these two proposed dynamics, it will undertake, through the study of the ports proposed as an object of study, to glimpse the history of these infrastructures, especially related to the municipalities in which they are located. And, once this historical objective has been achieved, the economic relationship of these ports will be documented with the medium-long-term objective of becoming a beginning for the investigation, investigation and documentation of these ports for historiographic knowledge, especially in a medium as is the insular and linked to the outside by means of this maritime traffic.

**KEYWORDS:** Port, city, municipality, infrastructure, economy.

## ÍNDICE

<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	5
<b>OBJETIVOS</b> .....	6.
<b>FUENTES Y METODOLOGÍA</b> .....	6
<b>ESTADO DE LA CUESTIÓN</b> .....	8
<b>CONSIDERACIONES PREVIAS</b> .....	10
ALCALDÍAS, CAPITANÍAS Y AYUDANTÍAS DE MAR .....	10
<b>PUERTOS DE GRAN CANARIA</b> .....	12
1. <b>ARINAGA (AGÜIMES)</b> .....	13
1.1 CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS .....	13
1.2 CONTEXTO HISTÓRICO.....	14
1.3 PUERTO DE ARINAGA .....	15
2. <b>AGAETE</b> .....	26
2.1 CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS .....	26
2.2 CONTEXTO HISTÓRICO.....	27
2.3 PUERTO DE LAS NIEVES .....	30
3. <b>GÁLDAR</b> .....	36
3.1 CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS .....	36
3.2 CONTEXTO HISTÓRICO.....	38
3.3 PUERTO DE SARDINA DEL NORTE.....	40
4. <b>VÍAS DE COMUNICACIÓN</b> .....	46
<b>CONCLUSIONES</b> .....	46
5. <b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	50
<b>GLOSARIO</b> .....	10
<b>ANEXOS</b> .....	48
<i>Anexo I. Planos</i> .....	48
<i>Anexo II. Artículos Periodísticos</i> .....	53
<i>Anexo III. Proyectos</i> .....	54
<i>Anexo IV. Fotografías</i> .....	68

---

## INTRODUCCIÓN

Los puertos y sus relaciones con el medio costero insular forman un binomio inseparable, necesitan de un espacio (siempre que sea posible al abrigo del viento y las mareas), cuyo fin no es otro que la práctica comercial. Por este motivo, los puertos son las infraestructuras que conectan regiones.

Estos ciclos se determinan a partir de una escala mercantil, más o menos potente dependiendo de la intensidad del tráfico marítimo por la zona. Así mismo, existen varias escalas mercantiles.<sup>1</sup> A efectos de este trabajo nos centraremos en el nodo insular. El nivel insular hace hincapié precisamente en un medio insular o a nivel archipiélago. Para realizar este trabajo, el objeto de estudio son los puertos y su relación con el espacio físico que ocupa.

Los límites establecidos para la elaboración de este trabajo han aconsejado centrarnos en tres puertos de Gran Canaria: Arinaga, Las Nieves y Sardina del Norte, sin quitar valor a otros que pudieran estar incluidos en el trabajo. Se ha escogido los puertos citados debido a las especiales circunstancias políticas, económicas y estratégicas que concurren en ellos y no en otros de forma tan evidente. Entre los resultados y valores de este trabajo pormenorizado tenemos una investigación que permitirá, con el tiempo, ahondar mejor en las infraestructuras, tanto a nivel insular como del archipiélago, considerando este trabajo como solo un primer paso.

## OBJETIVOS

El presente trabajo tiene como objetivos los siguientes aspectos y apartados:

- Plantear una línea de investigaciones con criterio científico de los puertos de Gran Canaria.
- Valorar estas infraestructuras en el contexto histórico de la isla.

---

<sup>1</sup> Los niveles de escalas o nodos comerciales para más información: POLÓNIA, Amelia; *European Seaports in the Early Modern Age: concepts, methodology and models of analysis*; 2010; pp. 10.

- Realizar criterios socio-económicos locales centrado en los municipios de Agaete, Gáldar y Agüimes.

## FUENTES Y METODOLOGÍA

El tema estudiado en apariencia resulta sencillo, sin embargo, el acceso a la consulta de los documentos ha sido una tarea compleja y dispersa.

La primera parte se centró en la recogida de documentos portuarios. Fue preciso acudir, (con cita previa) por problemas derivados de la actual pandemia mundial (COVID-19), al archivo de Puertos canarios, entidad dependiente de la Consejería de Transportes del Gobierno de Canarias, así como de la Administración General del Estado, teniendo como tiempo establecido para la recopilación de datos tres meses; organismo dependiente del Gobierno de España, en materia de asociación de archivos nacionales, para la obtención de fondos documentales (proyectos en su mayoría, artículos de prensa de la época, informes, planos, mapas, etc.). Estos datos nos han permitido trazar una imagen general del proceso de construcción de estos puertos, con el apoyo de los diversos proyectos de construcción inicial, modificaciones y reconstrucciones desde sus orígenes (siglos XIX y XX por lo general).

Una vez concluida esta parte se procedió a la redacción del texto final siguiendo un método expositivo-argumentativo. Elaboramos igualmente una bibliografía relacionada con las infraestructuras (carreteras y caminos) y servicios (compañías, empresas y entidad que tienen sede u ofrecen servicios portuarios). Este proceso bibliográfico ha tenido una duración de dos meses.

En la realización de este estudio ha habido que hacer frente a las características técnicas y medioambientales. El trabajo de campo propiamente dicho ha consistido en la toma de fotografías de los puertos objeto de nuestro TFM que se presentan en como anexos.

Un estudio de la actividad portuaria tiene igualmente que tener en cuenta la presencia de instituciones, como las alcaldías, capitanías y ayudantías de mar, que han constituido el eje del funcionamiento de estos puertos.

La presentación de los casos portuarios elegidos se presenta, siguiendo un eje geográfico Este-Oeste: puerto de Arinaga (Aguimes), puerto de las Nieves (Agaete) y puerto de Sardina del Norte (Gáldar).

## ESTADO DE LA CUESTIÓN

Los estudios relacionados con la temática propuesta como materia de trabajo están enfocados al análisis de períodos concretos con especial relevancia en países como Estados Unidos, Inglaterra o Francia. En este caso destacan figuras como JACKSON (2001), de especial relevancia en relación con el concepto de puerto. El estudio trata de establecer un estudio acerca de la importancia de los puertos como infraestructuras económico-social, transformación urbana en consonancia con la actividad portuaria.

Del mismo modo el estudio de POLÓNIA (2010), ha sido una aportación importante para la elaboración de este trabajo. En este caso dedica un estudio exhaustivo desde la Baja Edad Media hasta mediados del siglo XVII en el cual establece una conexión tanto con los grandes centros de comercio europeo como los circuitos internacionales de la Edad Moderna.

En España los estudios dedicados a esta temática comienzan a desarrollarse desde mediados de la década de 1980. El estudio más antiguo es el desarrollado por ALVARGONZÁLEZ *El Puerto de Gijón: funcionalidad, estructura y morfología de un espacio industrial litoral* (1984). No obstante, hasta el trabajo de ALEMANY LLOVERA *El Puerto de Barcelona. Historia y Actualidad* (1984) es el que inicia la dinámica de trabajos portuarios a nivel nacional. Así como los trabajos dedicados al *puerto de Tarragona* (ALLEMANY LLOVERA, 1986), DE LA PUERTA *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya* (1994), CASTEJÓN ARQUED *Las relaciones ciudad-puerto: el caso de Sevilla* (1997) y MIRÁS ARAUJO *El tráfico mercantil portuario en una etapa de transición: A Coruña, 1913-1960*.

Los estudios portuarios nacionales se han enfocado en grandes ciudades con una gran infraestructura portuaria donde la relación económica-social ha tenido un impacto en la transformación urbana desde el siglo XVI, especialmente en el puerto de Sevilla, punto de comercio con América en los territorios hispanos. Además de otros puertos nacionales como Barcelona, Gijón, Coruña, Vizcaya, etc. Estos puertos han condicionado el crecimiento económico español desde mediados del siglo XIX.

En cuanto a estudios enfocados en Canarias las investigaciones están dedicadas al puerto por excelencia de Gran Canaria, el Puerto de la Luz y Las Palmas. Como indica el trabajo de DE RÚS G; ROMÁN, C. y TRUJILLO, L. *Actividad económica y estructura de costes del Puerto de la Luz y Las Palmas* (1994). El resto de puertos canarios han tenido escasa presencia historiográfica hasta principios de la década de 1990. El interés por la temática comienza por el trabajo de DELGADO AGUIAR, G. *Transporte y comunicaciones marítimas en Gran Canaria* (1992).

Desde la década del 2000 los trabajos portuarios canarios han experimentado un crecimiento así lo demuestra con autores como SUÁREZ BOSA, M. *Llave de la Fortuna: Instituciones y organización del trabajo en el Puerto de Las Palmas, 1883-1990* (2003). Este progresivo interés por el estudio de los puertos canarios ha traspasado las fronteras del archipiélago en publicaciones de revista especializadas como “International Journal of Maritime History”. En este caso destacan los estudios realizados por SUÁREZ BOSA M (2004). “The Role of the Canary Islands in the Atlantic Coal Route from the End of the Nineteenth Century to the Beginning of the Twentieth Century: Corporate Strategies”. Además de colaboraciones con otros investigadores SUÁREZ BOSA, M., JIMÉNEZ GONZÁLEZ, J. L., y CASTILLO HIDALGO, D. *Puerto, empresa y ciudad: una aproximación histórica al caso de Las Palmas de Gran Canaria*, (2011), en este caso dentro de la publicación *Revista de Historia Industrial*.

En las últimas décadas los trabajos canarios han estado relacionados con otros archipiélagos como Cabo Verde, así como de las relaciones comerciales entre Canarias y potencias europeas como Reino Unido. Por lo que hemos comprobado existe una dedicación casi en exclusividad hacia el Puerto de la Luz y Las Palmas, como arquetipo de gran puerto y centro comercial marítimo de Canarias por excelencia. Cabe mencionar

que existe una gran ausencia de estudios locales y regionales. En el caso de los actuales estudios se centran en la vinculación canaria con el exterior, destacando la importancia estratégica y comercial del archipiélago (monocultivos exportadores y dependientes del exterior) como gran centro de abastecimiento en las rutas marítimas en el trayecto de ida y vuelta hacia América, África y Asia.

## CONSIDERACIONES PREVIAS

### Alcaldías de Mar y Capitanías de Mar

Las capitanías de mar eran las instituciones administrativas que regulaban las funciones marítimas y comerciales. El origen de estas instituciones está en los Privilegios de 1250 otorgado a la ciudad de Sevilla en el que indica: <<[...]a los de la mar[...]para las cosas de ellos, aunque siguen sujetos a los ordinarios para las cosas de tierra>>. Es decir, la facultad de nombrar a Alcaldes de Mar, dedicados a las funciones de mantenimiento de la paz *Juez de Paz*, posteriormente estas funciones irían recayendo en la figura del capitán de puerto, esta vez adscrito a las funciones de gobierno de la Marina. Ambas figuras tienen funciones similares, resultando en la incapacidad de los alcaldes de mar de realizar tareas militares y a que el capitán de puerto era nombrado por mandato real.

El aumento de la piratería y el corso en las primeras décadas del siglo XVI estableció la necesidad de otorgar a los habitantes de las Islas Canarias, para constituir corso por Real Cédula de Carlos I: <<[...]contra los enemigos de la Corona>>. El alcalde de mar en el siglo XVIII pasaría a tener funciones simbólicas, centradas en interceder entre embarcaciones extranjeras y autoridades portuarias, aunque en las áreas donde, por sus especificaciones especiales o falta de Capitán de Puerto, este asumía sus funciones; siempre adscrito a la capitanía de puerto más cercana o de mayor relevancia en el lugar donde estuviera radicado.

No obstante, estas capitanías fueron suprimidas en 1876, excepto en Canarias y Filipinas, debido a consideraciones estratégicas y a la insularidad de ambos archipiélagos,

a lo que suma la distancia de ambas regiones. En el caso de Gran Canarias, la alcaldía de mar se estableció en puertos o ensenadas, que, por sus características peculiares, reunían las condiciones idóneas como es el caso de Gáldar, Es desconocida la fecha de constitución de la alcaldía de mar, aunque los documentos más antiguos indican el año 1779<sup>2</sup>: <<[...] sí puede afirmarse que don Juan Rodríguez Gutiérrez ostentaba el cargo de Capitán de Mar en el año 1779 pues así se deduce del Acta redactada con motivo del espontáneo compromiso contraído por varios vecinos de Gáldar, donde se obligaban a contribuir con el importe de sus heredades y bienes a la construcción y terminación del templo parroquia1 de Santiago>>.

Sin embargo, las disputas marítimas no dejaron de existir. En el caso de Gáldar hay que referirse al pleito con el cercano municipio de Guía acerca de la constitución de una alcaldía de mar, con la intención de constituir un muelle en Caleta de Soria. Se creó la alcaldía de mar de forma independiente a pesar de las continuas quejas por parte de las autoridades galdenses. En 1859, por iniciativa de don Francisco Vázquez de Figueroa, la alcaldía de mar de Gáldar pasa a ser Ayudantía de Marina, incluyendo el término de Arucas, Santa María de Guía y prolongándose hasta Mogán; de esta manera el espacio marítimo establecía las capacidades de: <<[...]adscripción de un oficial de la Armada, con título de Ayudante de Militar de Marina, dependiente de la Comandancia de Marina de Las Palmas. Sería responsable de la jefatura de naval de la zona y le correspondían, entre otras funciones específicas, la matrícula de barcos, el registro de entradas y salidas, la adscripción de alistados y todo lo concerniente al orden y a la disciplina en el Distrito Marítimo>>.<sup>3</sup> Tenía un período de cuatro años y su primer ocupante en el cargo fue el alférez de fragata don Ramón Páez y Rodríguez. En 1867 pasa a estar dependiente, por la reorganización marítima, a la Comandancia de Marina de Santa Cruz de Tenerife, estando adsrita a la de Las Palmas al año siguiente.

Esta ayudantía fue suprimida en un primer momento en 1894, volviendo a establecerse en 1911 y, finalmente, desaparece con motivo de las consecuencias

---

<sup>2</sup> RODRÍGUEZ BATLLORI, Francisco; RODRÍGUEZ BATLLORI, Antonio; *Sardina, puerto del Atlántico (apuntes para la historia de Gáldar)*; Fragua (Madrid); 1979; pp. 172.

<sup>3</sup> *Ibidem*.

económicas y sociales de la I Guerra Mundial, terminando estas funciones en 1919. No obstante, no es hasta 1985 cuando las competencias en materia de puertos se trasladan a las CCAA, como es el caso de Canarias, afectando de manera especial a los puertos de menor calado, cuyo rendimiento y tráfico se vio interrumpido a consecuencia de este hecho.

## **PUERTOS DE GRAN CANARIA**

### **1. Arinaga, (Agüimes)**

#### **1.1 Características geográficas**

El municipio de Agüimes, localizado en la banda oriental del sureste de Gran Canaria, cuenta con una superficie de 79,28 km<sup>2</sup> y situado a 270 metros sobre el nivel del mar. Tiene una población establecida en torno a los 29.910 habitantes. La distancia que separa esta localidad al Puerto de la Luz es de 22 kilómetros.

La Villa de Agüimes tiene como límites territoriales al Este el mar, hacia el Oeste hasta Temisas (zona más alta del municipio), al Norte con Ingenio y al Sur con Santa Lucía de Tirajana. Por tanto, posee 12 Km<sup>2</sup> y zonas de medianías, por lo que presenta variedad ambiental y climática.

El municipio presenta una accidentada geografía como consecuencia de la formación geológica de la isla, teniendo como principal elemento a destacar y del que parte el municipio, el barranco de Guayadeque (que comienza en la Caldera de los Marteles), a modo de hendidura que se interna en el interior del barranco y que se prolonga hasta su desembocadura en el mar. Este barranco forma parte de la frontera limítrofe con el municipio de Ingenio al norte. Mientras que en el sur esta frontera está conformada por el Roque Aguayro y el barranco de Balos, que delimita la zona municipal con Santa Lucía. El municipio se interna hacia el centro o cumbre de la isla limitando su influencia con los municipios de Valsequillo y San Bartolomé de Tirajana.

Agüimes cuenta con una amplia presencia de espacios naturales establecidos como Reservas Naturales, Monumentos Naturales y Paisajes Protegidos, como es el caso de la Reserva Natural Especial de los Marteles, debido a la presencia de diversidad animal

y de especies presentes en el lugar, el Monumento Natural de Arinaga, barranco de Guayadeque o Roque Aguayro<sup>4</sup>. Y finalmente, los espacios protegidos son aquellos que destacan por sus cualidades culturales o de otra índole, gozando de una amplia protección legal, como es el caso del Paisaje Protegido de la Montaña de Agüimes.

La economía del municipio ha oscilado a lo largo de los siglos, no obstante, cuenta con una amplia presencia del sector primario desde entonces, aunque en términos reducidos actualmente; dedicado a la explotación intensiva del monocultivo del tomate con fines exportadores para el abastecimiento del mercado extranjero.

El sector industrial está focalizado en el Polígono Industrial de Arinaga, unido al puerto (que detallaremos más adelante), ofrece incentivos fiscales para la presencia de empresas del sector, teniendo especial diversificación en cuanto a empresas dedicadas a diferentes sectores industriales, lo que convierte al municipio en un sector pujante y con capacidad de rentabilidad económica.

## 2.2 Contexto histórico

La comarca de Arinaga<sup>5</sup> contiene una bahía donde se sitúa este enclave del sureste de Gran Canaria. Comprende la montaña de Arinaga (se trata de un tubo volcánico de la cual parte la Punta de Arinaga), la denominada *Punta del Negro* y el actual Cruce de Arinaga.

El poblamiento de Arinaga es consecuencia de la finalización del proceso de conquista y el reparto de tierras y aguas posterior, pasando a constituirse un núcleo poblacional de reducido tamaño. En el ataque pirático de una escuadra francesa de 1553<sup>6</sup>, se indica lo siguiente:

<< [...]A la mañana siguiente, día 12 de noviembre surgieron delante del puerto de Arinaga y, sin hallar contradictor, desembarcaron, poniendo en tierra una columna de

---

<sup>4</sup> MARTEL GONZÁLEZ, Francisco (1993); “El sur y el oeste grancanario”; Prensa Ibérica, *Colección: Geografía de Canarias, nº 44; Vol. II. Geografía insular y comarcal*. Las Palmas de G.C.

<sup>5</sup> PÉREZ HIDALGO, Humberto M (2010).; *Origen y noticias de lugares de Gran Canaria*; Fundación Mapfre Guanarteme; pág. 109.

<sup>6</sup> RUMEU DE ARMAS, Antonio (1947); *Piratería y ataques navales contra las Islas Canarias Vol. 1*; Instituto Jerónimo Zurita (Madrid); pp. 140.

---

1.300 hombres-700 arcabuceros y 600 piqueros que penetraron tres leguas de tierra adentro, pillando las cosas de labor y pasando a fuego cuanto encontraban en su camino, sin hallar resistencia alguna. Por la tarde embarcaron en el mismo punto, zarparon la flota con dirección a las Indias, porque no se volvió a ver más por aquellos contornos>>.

No obstante, causaron pocos daños materiales, el impacto del desembarco en este punto de la isla provocó la destitución del gobernador (Serrano de Vigil), a causa de la algarada de los canarios preferencia por el antiguo gobernador Rodrigo Manrique de Acuña, previa carta enviada a la corte.

Sin embargo, la piratería haría acto de presencia de nuevo el 15 de mayo de 1586<sup>7</sup>, en este caso se trata de un buque de bandera inglesa, “el Faco”, este hecho no pasó de realizar una aguada en la ensenada de la bahía y que culmina con la captura de un navío pesquero perteneciente a Agüimes, que tenía intención de dirigirse al puerto de Las Palmas.

La producción económica ha girado en torno a la explotación salinera, tal y como indican los registros acerca de este oficio, del que se tienen noticias desde inicios del siglo XIX. La presencia de este tipo de explotación se concentra en dos salinas en su vertiente sur, pasando a adscribirse esta punta como <<Punta de las Salinas>>, teniendo especial impacto durante todo el siglo XIX y prolongándose hasta la actualidad.

La actividad pesquera es otro de los factores económicos predominantes en esta región insular, destacando en ser la principal bahía donde se concentraban las embarcaciones en su camino hacia el denominado banco pesquero canario-sahariano. Ello influirá decisivamente en la construcción del puerto, como elemento económico importante, que en el siguiente apartado detallaremos.

Por último, destaca la producción de la cal teniendo un especial impacto en industria local, ubicada en el sector costero del lugar, donde se conservan restos de hornos de cal. La presencia de estos hornos ha despertado el interés por parte de la corporación local de Agüimes, mediante su reconversión en museo denominado <<Museo de la Cal de Risco Verde>>.

---

<sup>7</sup> *Ibidem.*

### 2.3 Puerto de Arinaga

La construcción del puerto de Arinaga es consecuencia del estudio realizado, previa autorización de la Jefatura, por el ingeniero don Juan Campos el 28 de septiembre de 1906<sup>8</sup>.

El objetivo del proyecto portuario es la construcción de un embarcadero en la bahía de Arinaga. El proyecto se dilató en el tiempo hasta su aprobación (RO 5/11/1914). Las obras fueron encargadas al ingeniero don Manuel Aguilar López, comenzando la construcción el 25 de julio de 1916.



**Fig.1** Vista lateral del muelle de Arinaga desde el paseo marítimo. (Arinaga, Agüimes). **Fuente:** Propiedad del autor.

El estudio determinó la necesidad de crear un muelle embarcadero que permitiera el atraque y desembarque de los productos destinados a la exportación de los municipios de San Bartolomé de Tirajana, Santa Lucía y Agüimes, debido a la inexistencia carreteras terrestres. Además de la distancia con el Puerto de la Luz (entre 50 y 60 kilómetros). Como indica el proyecto:

<<[...]Será necesario ejecutar un puerto abrigado de todos los vientos, espacidad suficiente y en muelles bastante amplios para permitir más carga rápida para el tomate que es la fruta de mayor exportación, requiere que se embarque prontamente>>.

El colegio de San Agustín de Las Palmas y el Servicio Agrónomo intervienen en un estudio climatológico. Determinan que los vientos dominantes en la zona son constantes casi todo el año, sin presencia de abrigo para la aproximación de las

<sup>8</sup> Puertos canarios: Expediente <<Proyecto de embarcadero en Arinaga. Por el ingeniero don Manuel Aguilar López. 1916>>. *Registro: R-90, Caja 3-1.*

embarcaciones en dirección a la bahía. Los vientos son de componente N y NE, de intensidad elevada, dificultando con ello el acceso y atraque en la bahía. Por ello fue preciso la erección del faro de Arinaga. La intensidad del tráfico marítimo es inexistente, enfocado principalmente a las embarcaciones dedicadas al sector pesquero. La marea no dificulta en exceso las aproximaciones de las embarcaciones (palebotes).

El fondo marino de la bahía está compuesto de rocas fonolíticas que cubre una capa de arena muy fina de composición variable y de escaso grosor. Por lo que indica que el proyecto se concentrará en la realización en un primer momento:

<<[...]para ejecutar obras de consideración más han limitado a satisfacer a las condiciones siguientes, abrigo de la mayoría de los días del año, depósito amplio para mercancías, facilidad ampliación de las obras en el porvenir>>.<sup>9</sup>

Por lo que el resultado final de este proyecto no es otro que la proyección de:

[...]un muelle atracable para lanchas prolongables y un pequeño tramo de camino de servicio>>.

En este caso, el tráfico marítimo estimado está radicado en embarcaciones de menor calado. No teniendo presencia de buques de gran envergadura con navegación de gran altura. La navegación hacia el muelle quedaría relegada a embarcaciones pequeñas (navegación de cabotaje) teniendo la dotación del muelle establecida en un servicio diario, sin necesidad de solicitar los servicios portuarios. El embarcadero (70 metros de longitud), internándose en el mar en línea recta:

<<[...]que proporcionará el mayor abrigo posible y que permitiera fácil salida y entrada al fondeadero>>.

La ubicación del muelle permite afrontar los vientos de componente SE, debido a la localización del muelle, en caso de que tuvieran un componente S y SO no podrá atracar las embarcaciones. Con vientos fuertes<<muy pocos días del año>>. Un elemento destacado es la delimitación longitudinal del dique para los palebotes para efectuar las tareas de carga y descarga. Destaca este hecho debido a que el puerto de Arinaga comparado con otros puertos similares como el Puerto de Las Nieves, presentan

---

<sup>9</sup> *Ibidem.*

tipologías y dimensiones diferentes. Es destacable este tipo de embarcaderos debido a las circunstancias constructivas en cuanto a esta tipología de infraestructuras, teniendo por lo general tres diferentes tipologías:

<<[...]1º aprovechamiento de restingas avanzadas, 2º pescantes en caso de riberas o acantilados y 3º muelles en playas tendidas>>.

El puerto de Arinaga puede encuadrarse en el segundo tipo, al estar ubicado en una amplia bahía localizada en una región de concentración de actividad pesquera y de escaso tráfico marítimo. Este hecho es aplicable al puerto de las Nieves, como veremos en el apartado correspondiente; al igual que otros puertos insulares como Puerto de Cabras (actual Puerto del Rosario); Fuerteventura, Santa Cruz de Tenerife y Arrecife.

Sin embargo, el modelo empleado para el prototipo de muelle embarcadero es similar al empleado en el de Puerto de Cabras, teniendo las variaciones y estimaciones adecuadas para este caso. Además de configurar el espacio dedicado a la mampostería y a los muros, con respecto al plan constructivo del puerto mayorero:

<<[...]En condiciones más favorables. El perfil de los muros se ha conservado casi igual alterado únicamente la situación de los retallos. El parapeto se ha modificado ligeramente la altura de un metro, pero suprimiendo el escalón que sin proporcionar ventajas apreciables constituirá un punto débil>>.

Por lo que la colocación de los muros del muelle se ha dispuesto de manera cuadrangular, a diferencia de otros puertos que tiene generalmente forma circular, debido a las circunstancias propiciadas por los cambios introducidos por el ingeniero. Las dimensiones del muelle de Arinaga amplían el ancho establecido en 10 metros para las operaciones comerciales, carga y descarga, debido a las dificultades encontradas en los resultados de la construcción del Puerto de Cabras, teniendo numerosos accidentes. Estas correcciones permiten establecer una tipología de puerto de fuerte tráfico comercial en la zona, especialmente en la época de la cosecha de tomates, con la idea de que el fruto no se estropee en el proceso de transporte y pueda tener salida marítima de la manera más rápida posible.

Unido al muelle se encuentra un camino de servicio que une al puerto con la carretera de Agüimes<sup>10</sup>. Esta conexión debido a las limitaciones en cuanto a transporte propios de la época, impide un correcto desarrollo de este tráfico comercial terrestre.

Un elemento destacado en la construcción del puerto es el empleo de mortero hidráulico puzolánico, cuyos trabajos fueron realizados dos años antes por el químico inglés Butler. Se empleó este material mezclado con cal y revestido de cemento Portland. En una carta indica acerca de este material:

<<[...]Según le dije en mis conversaciones, tales materiales se han usado en trabajos hidráulicos durante mucho tiempo y creo poder decir que desde la antigüedad el mortero de puzolano y cal se adhiere por regla general al cabo de bastante tiempo pero eventualmente llega a tener gran dureza y resiste a las reacciones químicas del agua de mar, por esto la puzolana se ha empleado con éxito para trabajos marinos, mezclándolo con cemento Portland>>.

El mortero puzolano es una mezcla de rocas trituradas (*copialis*) cuyas propiedades consisten en una gran resistencia a los elementos químicos, en este caso con respecto al agua marina, además de que se empleó por su bajo precio de mercado, haciendo que se abarate el presupuesto. Sin embargo, ralentiza el proceso constructivo, al mezclarlo con cemento, por lo que requiere de ingentes cantidades de este material. Si por un lado se conseguía una disminución de los costes, por otro, incrementaba el gasto, al tener que recurrir a este otro material.

El mortero puzolánico empleado procedía de las canteras de la Montaña de Arucas, teniendo el siguiente recorrido: de la Montaña de Arucas se transportaba a la carretera del municipio en dirección a Las Palmas (donde se muele y se envasa), para más tarde ser conducido por mar hasta Arinaga; el precio por unidad (18 kilos) estaba en torno a las 34,45 pesetas<sup>11</sup>. La cal empleada era de producción local, a partir de la industria

---

<sup>10</sup> CABALLERO JIMÉNEZ, Carmelo (2008); *Formación de la red de carreteras de Gran Canaria (1852-1911)*; Dirección General de Obras Públicas, Gobierno de Canarias; Las Palmas de Gran Canaria; pp. 258.

<sup>11</sup> El empleo de la mezcla para conseguir del mortero es una unidad de este material con 200 kilogramos de cal y 250 litros de agua de mar, dando como resultado mortero puzolánica de Arucas y cal común al que se le añade cemento portland (385 kilogramos). Puertos canarios: Expediente <<Proyecto de embarcadero en Arinaga. Por el ingeniero don Manuel Aguilar López. 1916>>. Registro: R-90, Caja 3-1

calera, derivado del proceso extractivo de la roca caliza. Esta pasa a los hornos que, por efecto calorífico, separa los componentes rocosos de la cal, requiriendo para ello la cantidad necesaria en cada momento constructivo, teniendo especial predilección por la cal procesada en tiempo no inferior a los 3 meses, teniendo espacios ubicados en:

<<[...]en locales muy secos y sin ventilación y se empleará la que tenga más de (3) meses de fábrica>>.

El cemento utilizado no tiene adscripción química y de procedencia industrial diferente a las que se emplean en otros proyectos similares. Así como la arena, se extraía del cauce de barrancos y minas, teniendo diferentes composiciones según el lugar de destino del material, siendo por lo general grueso en algunas zonas del muelle y otras más finas en la cima.

El hormigón empleado está conformado de dos variaciones: hormigón común y hidráulico. Este mortero común se empleó para la conformación de la escollera para crear el perímetro del empedrado de cuñas. Mientras que el segundo tipo tuvo como especial desempeño el fondo marino adscrito a la sección del muro delimitador del muelle. En el caso del mortero hidráulico, debido a su composición química emplea una cantidad ajustada que, tras su fabricación, tiene un corto período de tiempo para emplearse; lo aplicaban buzos con sacos de tela y-con una parte del total de su peso.

En cuanto a los sillares, para la unión de estos materiales confeccionados en piedra, se utilizaba hormigón puzolánico hidráulico y cal, uniéndose estos sillares al dique. Los sillares situados en la base llevaban mortero de cemento, cal y puzolana. La mampostería ordinaria que cubre los sillares que distan de la línea del puerto y no entran en contacto con el mar, así como el parapeto, contienen estos materiales excepto el mortero. Los sillares están dispuestos sobre una capa de mortero, esparcido por medio de escoba, y sin presencia de apoyo alguno de cuñas, dispuestos por medio de mazos de madera, afín de no perjudicar el material pétreo; teniendo un espesor de 90 centímetros (ancho) y 30 centímetros (relleno). La cimentación del muelle está conformada por piedras trituradas con un espesor entre los 3 y 7 centímetros, mezclado con arenas y tierras. Una vez concluida esta parte, estuvo expuesta a otra capa de mortero común para recubrir el material, los huecos exteriores eran rellenados con piedras de materiales

similares con capas de mortero mientras que los huecos interiores se solucionaron con la introducción de cuñas de pequeño tamaño.

Para contener el empuje de las mareas en la base del muelle se acondiciona el espacio para la escollera, de composición de rocas duras, con una capa de hormigón de cal, estas escolleras conforman cuñas empedradas. Conformadas a partir de la sedimentación de rocas en la base, las de mayores dimensiones quedan reservadas para el paramento de los muros, los huecos son rellenados con piedras de iguales dimensiones. Estas cuñas tienen forma de pirámide plana rectangular, confeccionada con material pedregoso de tipo *lapilli* o picón asentadas sobre una capa de arena (previo riego y apisonado) por medio de martillo. Unido a las escaleras está el camino de servicio con una prolongación de 211,5 metros, teniendo conexión con la carretera de Agüimes, aunque dependiendo del trazado del camino (recto o curvo), aplican los ajustes necesarios.

El contratista tenía la obligación de realizar labores de inspección de cada sección o tramo de la obra construida, por lo general, de media unos dos meses de concluida parte de la obra; así como de un período de garantía establecido en un año:

<<[...]El tiempo de garantía será de un (1) año y durante este período serán de cuenta del contratista todas las obras de conservación y de reparación que sean necesarias en las que comprende la contrata>>.

La construcción del puerto ha tenido una inversión total de costes de materiales que asciende a las 45.944,91 pesetas, sin embargo, las modificaciones unido a los costes efectuados por la contrata asignan un presupuesto fijado total en 84.841,96 pesetas. Esta inversión es relativamente pequeña comparada con otros puertos similares, aunque no está exento de riesgos por el material empleado. Pues el mortero puzolana es de fraguado lento, lo que origina procesos de desnivelados en los fraguados en este material; que ocasionan un incremento añadido.

El plan de construcción establecido a partir de los planos indica que el muelle podría demorarse en torno a seis meses:

<<[...]Por otra parte, en la forma proyectada puede ejecutarse el muelle en una primavera y un verano [...]>>.

El proyecto indica la disposición de orden de ejecución de las obras: comenzando con el camino de servicio, posteriormente los muros y el propio muelle y finalizando con el pavimentado. La construcción del Puerto de Arinaga finalizó en 1918, aunque por disposición de la contrata dispondría de un año de garantía, como se ha comentado anteriormente. Durante el transcurso de la II Guerra Mundial este pequeño puerto sirvió como base de aprovisionamiento en la exportación de caña de azúcar, tomates y abonos.

En 1964 la localidad de Arinaga debido a la importancia del sector pesquero (captura de langosta verde en el banco canario-sahariano<sup>12</sup>), permite que en 1965 la empresa <<Zoco negro>> sea la principal empresa de captura, depósito y distribución a el mercado nacional y mercado europeo. Esto permite a la localidad convertirse en el principal puerto langostero de todo el país. La decisión de instalar esta empresa es a consecuencia de la calidad del agua de mar del puerto de la Luz y Las Palmas. Teniendo una gran producción de acuicultura en la zona, localizado *extra muros* del muelle y con una producción anual que supera los 150.000 kilos. Además de que el puerto tiene categoría como refugio de pescadores

No obstante, el puerto no ha tenido un proceso de ampliación y restauración, teniendo dificultades para el abrigo de las embarcaciones en algunas épocas del año como pasó en 1964 teniendo graves pérdidas económicas:

<<[...]no tienen hoy la necesaria protección de los vientos Este y Sur y Sur-Este, que soplan con intensidad en determinadas épocas del año, causando pérdidas superiores al millón de pesetas, tal como ocurrió en octubre del pasado año, en que fueron arrastrados a la playa varios depósitos llenos de langostas. Estos vientos temibles en aquella zona, supone también serio obstáculo para las maniobras de la flota langostera>>.

No obstante, esta actividad pesquera tenía dificultades para el atraque en el puerto por lo que los pescadores solicitan obras de ampliación de la escollera que permita la mejora de las condiciones de acceso de estas embarcaciones al puerto. Así como de la instalación de una red de comunicaciones telefónicas.

---

<sup>12</sup> <<Arinaga, primer puerto langostero de España>>. *El Eco de Canarias*, viernes 23 de junio de 1967. Hallado en el expediente de la memoria del mismo proyecto de 1916.

---

El 18 de octubre de 1967, el Ministerio de Obras Públicas remite a la Dirección General de Puertos un informe en el que detalla la necesidad de establecer nuevas modificaciones del puerto indicando:

<<[...]Este puerto hasta el año 1956 prestó servicios de cierta importancia de tráfico de mercancías, mientras funcionaban todavía los pequeñísimos motoveleros que podían hacer allí sus operaciones y mientras las comunicaciones terrestres con el puerto de La Luz de esa zona del Sur de la isla eran malas[...]>>. <sup>13</sup>

El puerto durante una década ¡quedó relegado a la actividad pesquera destinado al consumo local, ubicadas las empresas en Cruce de Sardina, por medio de frigoríficos. Los productores locales solicitan a la administración del estado iniciar las diligencias previas con el fin de ampliar el muelle a consecuencia del resurgir del tráfico comercial.

La ampliación considerada era aumentar el alcance del muelle en 20 metros, lo que generaría beneficios a largo plazo por la actividad pesquera y aumentar el abrigo del puerto para permitir el calado de embarcaciones de mayores dimensiones. En un informe redactado por la secretaría del Ayuntamiento de la Villa de Agüimes en el mismo año a petición del señor alcalde de renovar y ampliar el muelle, indicando en su 5º apartado:

<<[...]Cuanto queda referido, acredita la conveniencia, y la necesidad incluso, de que esta municipalidad acuerde solicitar del Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas que se encomiende a la Dirección General de Puertos el estudio de las obras de mejora y ampliación del muelle de Arinaga precisas para atender a todos los fines[...]por el hecho de que este muelle es la única instalación portuaria estatal existente en el Sur de Gran Canaria y es la zona de más intensa y acelerada expansión turística de nuestra isla, lo que sin duda habrá de aparejar el que Arinaga, con la realización de dichas obras, se convertirá también en fecha próxima en base o recalada de yates y otras embarcaciones de recreo>>.

---

<sup>13</sup> Puertos canarios: Expediente: <<Mejora y ampliación del muelle de Arinaga, Agüimes>>, 1967. Registro: Ministerio de Obras Públicas/Villa de Agüimes; R-107 C3/2.

El proyecto quedaría demorado hasta su aprobación el 11 de enero de 1971, con un presupuesto de 789.670,83 pesetas. La contrata de las obras estuvo a cargo de la empresa Cubiertas y Tejados S.A<sup>14</sup>.

La empresa, radicada en la ciudad de Barcelona, tiene representación en la isla por medio de Francisco Rossique Camacho para representar a la empresa en asuntos empresariales y de contratas. Teniendo esta vinculación desde el 28 de junio de 1965, que lo otorga por manda notarial. Con plena facultad de realizar todos los aspectos relacionados con la gestión y trámites burocráticos y de obras:

<<[...]G)Contratar y despedir personal jornalero de oficio, peonaje, y administrativo, en concepto de eventual o fijo de obra [...] H)Representar a la compañía ante toda clase de Autoridades, Organismos y Entidades oficiales, particulares o individuos en relación con la gestión que le será encomendado[...].>>

El 1 de octubre de 1971 comienzan las obras de reparación del muelle consistente en la demolición de parte del trazado a principio del siglo XX. Para facilitar las obras se le cede un almacén a la compañía que sirve como depósito; teniendo como fecha de finalización el día 14 de octubre de 1971. El 4 de octubre de 1974 a consecuencia de la garantía de un año.

Recientemente el día 15 de febrero de 2021 la empresa <<Tibanna Biometano>> realizó una petición de cesión de terreno (11.400m<sup>2</sup>), situado en la zona del puerto con la intención de establecer un depósito de biofertilizantes, biometano y dióxido de carbono empleado en la industria de consumo y en el sector del transporte intermodal. Esta petición es llamativa debido al escaso interés mostrado por empresas del sector.<sup>15</sup>

## 2. Agaete

### 2.1 Características geográficas

---

<sup>14</sup> Expediente: <<Reparación muelle de Arinaga, interesado: Cubiertas y Tejados S.A. Obras de reparación del muelle del puerto de Arinaga>>. 1970. Registro: R-126, Caja 3-3.

<sup>15</sup> <https://www.teldeactualidad.com/hemeroteca/noticia/grancanaria/2021/02/15/8230.html> (consultado el día 06(03/2021 a las 18:45).

El municipio de Agaete se sitúa en la comarca oeste, tiene una extensión de 45,8 km<sup>2</sup>. Posee una ensenada natural que conforma el puerto actual. El municipio se encauza en torno al barranco de Agaete junto a un valle de gran extensión rodeado de montañas de gran altitud. Las zonas habitables del municipio ocupan las vertientes bajas del municipio radicado en la costa.

La presencia de elementos geográficos antiguos (14 millones de años) forman parte de las erupciones que dieron lugar al oeste de Gran Canaria. La costa presenta una fuerte inclinación del terreno, así como la presencia de elementos geográficos destacados como el denominado *Dedo de Dios* y de barrancos con escasa presencia de escorrentías como los de Guayedra, esto indica una activa presencia erosiva en el terreno culminando en el límite costero del municipio<sup>16</sup>.

Debido la orientación de cara plena a los vientos alisios presenta una serie de característica como la escasez de lluvias, escasa retención hídrica del terreno precipitaciones con la consiguiente pérdida de aguas superficiales. La flora presenta características: fuerte aridez en forma de matorrales (*tabaibales* y *cardonales*), palmerales (*Phoenix canariensis*), y en zona de cumbre con el pino (*Pinus Canariensis*). No obstante, el pinar de este lugar posee una de las más variadas diversidades de especies de toda la isla. En torno al barranco de Guayedra alberga endemismos y especies de laurisilva.

## 2.2 Contexto histórico

El poblamiento del área se remonta al período prehistórico, como atestigua los registros arqueológicos en numerosos yacimientos: Necrópolis del Maizep, cuevas Vivizque etc. Posteriormente, con el inicio de la conquista de la isla los portugueses ofrecieron una alianza a los aborígenes contra los castellanos<sup>17</sup>:

<<[...]Cuando hicieron acto de presencia a lo lejos las naves portuguesas que buscaban auxiliar a los canarios contra los castellanos, costeando la isla, llegaron a las

<sup>16</sup> TORRES ESTUPIÑÁN, Carmen G (1993).; “El Noroeste grancanario”; Editorial Prensa Ibérica; *Colección, Vol. II.; nº45, Geografía insular y comarcal*; Las Palmas de G.C. pp. 710-724.

<sup>17</sup> RUMEU DE ARMAS, Antonio (1947); *Piratería y ataques navales contra las Islas Canarias Vol. 1*; Instituto Jerónimo Zurita (Madrid); pp. 140.

playas de Agaete, en territorio de Gáldar y entraron en relación con los indígenas no sin costarles mucho vencer el recelo de éstos, pactaron un doble ataque, por tierra y por mar, al campamento de Las Palmas en el que, como era natural, correspondería a los portugueses el bloqueo marítimo y desembarco>>.

No obstante, este ataque no surtió efecto, el gobernador Pedro de Vera inicia el desembarco en la playa de Agaete con el fin de establecer otra cabeza de playa y dividir aún más los esfuerzos de los canarios (1481)<sup>18</sup>:

<<[...]Desembarcaban en las playas de Agaete por disposición del conquistador, un grupo de españoles a las órdenes del capitán Alonso Fernández de Lugo, quien tras fortificarse en aquel lugar, construyendo una torre>>.

Con la finalización de la conquista, en 1485 el gobernador Pedro de Vera comienza el reparto de tierras y agua en la isla. Agaete inicia la construcción de ingenios azucareros en torno a 1503-1504<sup>19</sup>.

En el siglo XVIII esta situación cambia a consecuencia de las mejoras defensivas de los puertos de la zona oeste y sur de Gran Canaria. Para ello correspondía la defensa a los regimientos de milicias canarias, en este caso del Regimiento de Milicias de Guía. No obstante, hubo ataques piráticos como el corso inglés a Agaete en 1745<sup>20</sup>, en la bahía de las Nieves por cuatro navíos que fueron rechazados por las milicias canarias.

Francisco Suárez Moreno (2004) relata en su obra un episodio relacionado con la piratería fechado el 7 de noviembre de 1800:

<<[...]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, procedentes de Santa Cruz de Tenerife y con destino a la Península, llevaba 300 prisioneros ingleses que se habían hecho, en estas aguas, con el control del buque>>.

<sup>18</sup> *Ibidem*.

<sup>19</sup> GAMBÍN GARCÍA, Mariano (2008); “Especialistas y trabajadores en el ingenio azucarero de Agaete”; *Revista Historia de Canarias*; nº 190; pp. 69-82.

<sup>20</sup> SUÁREZ MORENO, Francisco (2004); *La mar en el oeste de Gran Canaria. Aspectos físicos, históricos y etnográficos*; Editorial: [www.infonortedigital.com](http://www.infonortedigital.com) (consultado el día 03/03/2021 a las 10:07).

En el siglo XIX se acometen medidas de proteccionismo comercial y económico (Ley 1/1837) que perjudican los intereses comerciales de la burguesía ascendente en Canarias hasta la aprobación de la Ley de Puerto Francos (1852). Estando regulada la navegación por medio de la Diputación Provincial de Canarias (junto a la Comandancia Militar de Canarias) el 23 de noviembre de 1837.

El puertofranquismo facilitará la entrada de entidades, empresas y navieras en los puertos canarios, destacan las empresas procedentes del Reino Unido como estaciones carboneras en dirección tanto hacia Europa como a las colonias, otorgando un gran impulso a la economía de Gran Canaria, con el intercambio comercial de gran producción agrícola como tomate, papa y plátanos<sup>21</sup>. La inexistencia de carreteras en condiciones produce el desarrollo de la navegación de cabotaje. Además de una gran expansión de la industria naval local destinada al sector pesquero. En estos almacenes portuarios se establecen empaquetadoras, por lo general, cerca de las orillas.

Hasta fechas recientes el principal motor económico del municipio, ha tenido diferentes ciclos económicos importantes de la isla: caña de azúcar, cochinilla, tomate conviviendo con la agricultura de subsistencia. Actualmente la producción agrícola ha quedado relegada a un segundo plano en detrimento del sector terciario, destinada al cultivo de frutos tropicales.

Junto a la agricultura, la pesca ha sido otro de los sectores importantes de la economía local. Realizada en el entorno del Puerto de Las Nieves, está en proceso de estancamiento y desaparición paulatina. La ubicación del puerto lo ha convertido en una región turística a partir de la conexión entre la isla y Tenerife.

### 2.3 Puerto de las Nieves

La construcción del Puerto de Las Nieves se produce en 1864 adjudicada el proyecto el ingeniero teldense Juan de León y Castillo. Centrado en erigir un muelle de pequeñas dimensiones en la rada de Las Nieves del municipio de Agaete. A consecuencia

---

<sup>21</sup> SUÁREZ BOSCA Miguel; (2004). “The Role of the Canary Islands in the Atlantic Coal Route from the End of the Nineteenth Century to the Beginning of the Twentieth Century: Corporate Strategies”; *International Journal of Maritime History*, nº16.

de la demanda económica para el traslado de mercancías y pasajeros experimentada en esta comarca<sup>22</sup>. El proyecto fue el 9 de noviembre de 1864, aunque debido a problemas de financiación, este quedó postergado hasta el 18 de noviembre de 1874, más de una década después.

<<[...]Aprobado el correspondiente proyecto para un muelle en esta rada, cuyo presupuesto ascendió a 107.586,83 pesetas, según indica la memoria anterior, se sacó a subasta y fue adjudicada por Real Orden de 19 de febrero de 1873 por la cantidad de 105.000 pesetas a Don Antonio de Armas [...] y la terminó en diciembre de 1878 en cuya fecha fueron recibidas provisionalmente por el estado>>. <sup>23</sup>

El 18 de abril de 1875 se adjudican la subasta de obras a Antonio de Armas Jiménez, personaje relevante y hacendado potentado del municipio. Las obras comenzaron el día 12 de abril de ese mismo año el proyecto sufrió reajustes debido a inclemencias climatológicas tal y como detalla el propio Juan de León y Castillo en su diario de obras:

<<[...]Replanteo el eje de la obra con arreglo a planos , perfiles y fijo los puntos irreversiblemente uno sobre el horno de cal y otro sobre la baja contigua a la playa, que ha de cubrir la obra, dejo establecida una regla graduada para la observación de la altura de la marea, quedando encargado de esta operación un marino perito.>>.

En el mismo diario detalla los materiales empleados para la construcción: <<cal, quemada en el horno contiguo, empleando caliza y piedra para hormigón, proveniente de la cantera contigua y arena negra que se halla en la playa [...] La piedra se obtiene de una cantera cercana>>; la piedra se extrae del propio Roque de Las Nieves. Esta cantera estuvo activa hasta el mismo momento de su derrumbe, dado que imposibilitaba el paso de los buques en el acceso a la rada.

---

<sup>22</sup> SANTANA SUÁREZ; José Ramón;(2019); “Agaete mi pasión: la historia del muelle viejo de Agaete”; publicado en <http://agaetemipasion.blogspot.com>, [www.infonortedigital.com](http://www.infonortedigital.com). (consultado el día 03/03/2021 a las 09:43).

<sup>23</sup> Archivo Privado de Juan de León y Castillo; *Actividad profesional: los puertos canarios entre 1873 y 1881*; Signatura: JLC-06/29.



**Fig. 2** Vista lateral del Muelle viejo de Agaete. **Fuente:** Propiedad del autor.

Para la sillería exterior situada en la base éste procede de montaña de Cardones (Arucas) y Santa Cruz de Tenerife. A fines de 1876 debido a problemas meteorológicos se procedió al derribo de 18 metros de la obra, el contratista ofreció la solución de trasladar la construcción hacia el interior de la bahía, aunque habría que dragarlo y rellenarlo, con un sobrecoste de obra. El año siguiente se reparó los daños causados que el clima deterioró. El puerto paraliza las obras al agotarse el presupuesto con una total de 100 metros construidos de los 260 proyectados con una segunda escalinata de acceso al muelle. En 1888 el puerto, por Real Decreto, pasa a ser un puerto: <<como de interés general de segundo orden>>. <sup>24</sup>

El 17 de abril de 1902 se aprueba el proyecto de ampliación del muelle de Agaete por el Ministerio de Fomento con un presupuesto total de 152.441, 32 pesetas. La contrata de las obras quedó en manos de la empresa naviera de Tomás Bosch y Sastre. Esta ampliación consistió en la prolongación de 30 metros del muelle rematada en una tercera escalinata y ejecutadas las obras entre mediados de 1902 y 1903. No obstante, el muelle,

<sup>24</sup> *Extractos del archivo municipal de Actas de plenos.* Autor: Sebastián Santana Pérez. Web: <https://www.galdar.es/cronologia-del-puerto-de-sardina/>.

---

aunque se ejecutó una parte de las obras proyectadas en 1874, es ampliamente superior al proyecto inicial de 1864 (83,70 metros), este efecto se vislumbra en la unión de los distintos procesos de ampliación por los materiales empleados en cada caso.

A principios del siglo XX los problemas de atraque y actividad pesquera en la zona continuaban. Las demandas de pescadores y numerosos accidentes permiten que en la década de 1960 se apruebe un proyecto de un muelle anexo que reactive la economía local (pesquera y turismo) con un presupuesto estimado en 100 millones de pesetas.

El proyecto se demoró hasta 1973. El encargado del proyecto fue el ingeniero Ignacio Rodríguez se contempla la construcción de nuevo muelle que sustituya al anterior para ello se erigen dos diques de contención: uno exterior de abrigo y otro interior que permitiera facilitar el acceso hacia la bahía. El muelle ocuparía el espacio de la playa de Las Nieves (el antiguo muelle la dividía) y en este caso quedaba soterrada.

Dentro del muelle tendría un segundo muelle situado en las inmediaciones del antiguo embarcadero. Para solucionar la playa desaparecida pretendía sustituirla con una playa artificial junto a un paseo marítimo anexo al *Dedo de Dios*. Para evitar problemas de desprendimiento en las cercanías de los acantilados estos serían demolidos por medio de cargas explosivas. Este proyecto tuvo aprobación del Cabildo en 1974 y con subasta de obras en 1976 (640 millones de pesetas); aunque sin resultado.<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> SANTANA SUÁREZ, José Ramón;(2021); “Agaete mi pasión: el muelle nuevo dos pasitos palante, tres pasitos patras”; publicado en <http://agaetemipasion.blogspot.com>, [www.infonortedigital.com](http://www.infonortedigital.com). (consultado el día 03/03/2021 a las 09:42).



**Fig. 3** Vista lateral del Muelle nuevo de Agaete. **Fuente:** Propiedad del autor.

En diciembre de 1976 el Cabildo de Gran Canaria acuerda un proyecto que permitiera el desarrollo y mejora de las comunicaciones marítimas con Santa Cruz de Tenerife. Añadido a este proyecto se contempló la construcción de una red viaria terrestre en dirección a Las Palmas de Gran Canaria. Este proyecto tendría impulso tras la visita oficial del Presidente del Gobierno Adolfo Suárez en 1977. No obstante, este queda postergado tras diversas reformas y rediseños hasta 1981. En ese año el proyecto se modifica con la instalación de una rotonda que permita el paso de los vehículos en dirección al puerto y hacia el casco histórico. Así como de establecer un dique con capacidad para aguantar temporales con olas de grandes dimensiones (7 metros) y con un presupuesto estimado en 500 millones de pesetas.

Las protestas vecinales, asociaciones y personas destacadas retrasan el inicio de las obras. Al año siguiente es aprobado un nuevo proyecto de puerto estimado en 690 millones de pesetas. Este proyecto acomete la desaparición de la playa y elimina parte del antiguo muelle embarcadero. La subasta de obras es adjudicada a la empresa SATO por 516 millones de pesetas con un período de obras de 36 meses<sup>26</sup>. Por lo que octubre se

<sup>26</sup> *Ibidem.*

inician las obras tras la colocación de la primera piedra por el Presidente del Cabildo de Gran Canaria D. Fernando Jiménez Navarro y el alcalde del municipio D. José Antonio García Álamo.

Sin embargo, el proyecto se paraliza luego de la victoria del PSOE en las elecciones de octubre de 1982 apenas comenzada las obras del puerto. La paralización de las obras moviliza a la sociedad que organiza una masiva protesta en marzo de 1983 en el que solicitan el reinicio de las obras. La reunión con pescadores y personal técnico del Cabildo y Gobierno de Canarias permite la instalación de un puerto deportivo como refugio pesquero. En este proyecto pretendía ampliar en 120 metros de los 130 ya construido en el antiguo muelle con un dique unido a dos pasarelas flotantes unido a una estructura, una rampa situada en la playa unido a un paseo marítimo.

En 1985, con la reforma de la ley de puertos con la transferencia de competencias hacia la Comunidad Autónoma<sup>27</sup>, se acuerda un nuevo proyecto que contempla las aspiraciones de cada grupo o colectivo: puerto refugio pesquero, muelle comercial, playas quedan integradas y el antiguo muelle con un presupuesto estimado en 900 millones de pesetas. Iniciándose las obras en julio del año siguiente (aunque debido a un error de cálculo, fue arrastrada por la marea, por lo que tuvo que ser recolocada de nuevo la primera piedra), adjudicadas de nuevo a la empresa Sato. Existiendo problemas adicionales (desprendimiento de las escolleras en la playa de Las Nieves). Para solucionarlo, la empresa Sato obtiene el permiso para extraer en el *Pico de Turman* la piedra para escollera de mejor calidad. El puerto contó con la empresa naviera noruega Fred Olsen para el transporte de pasajeros en ruta a Tenerife.

Las obras terminan a inicios de 1994 (fuera del plazo establecido en cinco años) además de contar con un sobrecoste en el presupuesto. El primer buque que recalca en el nuevo puerto un navío propiedad de Fred Olsen *Betancuria*. A fines de ese mismo año comienza las rutas comerciales y el 18 de febrero de 1995 el buque *Bañaderos* inaugura la línea de transporte de pasajeros Agaete-Tenerife de la naviera. Al año siguiente se modifica la estructura del puerto por medio de la ampliación de 40 metros con

---

<sup>27</sup> BOE, nº289, de 3 de diciembre de 1985: *Real Decreto 2250/1985, de 23 de octubre, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de puertos.* (Consultado el día 12/03/2021 a las 17:23).

presupuesto de 250 millones de pesetas, que permita el dragado de la línea del dique (perforación submarina). Es a partir de 1999 cuando la compañía comienza a realizar dos viajes a Tenerife, a diferencia de 1994 que operaba con un solo buque.

En 2014, la naviera Armas litigia por el derecho de explotación del puerto hacia Fred Olsen<sup>28</sup> (llegando a la Comisión Europea). En 2015 comienzan a operar en el puerto las dos compañías, en franjas horarias diferentes, primero la compañía noruega y luego Naviera Armas. Hasta 2017 en que la compañía naviera Armas con el buque “fast-ferry” une a las capitales isleñas en menor tiempo (90 minutos). No obstante, no ha estado exento de accidente este nuevo puerto.

En junio de 2018 el Gobierno de Canarias aprueba un proyecto de macro muelle con una ampliación superior del doble de la infraestructura actual. Con un dique (587 metros) hacia el mar y otro dique (398 metros) de manera recta; con un presupuesto estimado en 44,6 millones de euros<sup>29</sup>. Este proyecto obtuvo la negativa del consistorio municipal y la plataforma vecinal *Salvemos Agaete*. Además de los informes técnicos que estiman la imposibilidad técnica de ejecutarlo. Las obras fueron adjudicadas a las empresas Sato Trabajos y Obras y Hermanos García Álamo.

El 14 de octubre de 2019 el gobierno canario paraliza el proceso de contrata de obra y la construcción de puerto prolongándose el proceso hasta julio de 2020 con la indemnización a las empresas afectadas por la paralización de obras estimada en 800.000 euros. Por lo que el inicio de las obras se produciría en la segunda mitad del 2021.

El proyecto de ampliación contemplaba la propuesta de ampliación del trazado terrestre desde La Aldea de San Nicolás en torno a los barrios de *El Risco* y el entorno del municipio de Agaete. A comienzos del 2021 el ferry *Bentago Express* colisiona con el muelle de Agaete. Este accidente se produjo debido a las dificultades climáticas

---

<sup>28</sup> “Armas exige el fin del monopolio de Fred Olsen en Agaete”, *Canarias 7*: <https://www.canarias7.es/economia/puerto/armas-exige-el-fin-del-monopolio-de-fred-olsen-en-agaete-HA7534966>. (Consultado el día 15/03/2021 a las 13:21).

<sup>29</sup> *Eldiario.es*: [https://www.eldiario.es/canariasahora/politica/adios-macromuelle-agaete-puertos-canarios\\_1\\_1080299.html](https://www.eldiario.es/canariasahora/politica/adios-macromuelle-agaete-puertos-canarios_1_1080299.html). (Consultado el día 15/03/2021 a las 13:56).

presentes durante el temporal *Filomena*, posibilitando la pérdida de combustible vertido al mar<sup>30</sup>.

### 3. Gáldar

#### 3.1 Características geográficas

El municipio de Gáldar está ubicado en la comarca norte de Gran Canaria tiene una extensión de 61,58 km<sup>2</sup>, lo que lo convierte en el municipio de mayor extensión de esta región isleña. Presenta una bahía natural en la denominada punta de *Sardina del Norte*. La geomorfología de la comarca es irregular, de forma triangular, cuya cima se sitúa en torno a los 1.500 metros de altitud (*Los Moriscos*).

En cuanto a formación geológica es relativamente reciente (escorias de *Ajódar*, Hondo de *Fagagesto*), estas últimas conforman la sedimentación del cauce del barranco de los Berrazales. No obstante, presenta elementos geográficos de primera fase *Pico de los Vientos* estas presentan un alto grado de erosión desde los *Llanos de Quintana* hasta *Bañaderos*.

Predominan los vientos alisios de componente NW-NE, con influencia del anticiclón de las Azores que ocasiona altas precipitaciones en las capas altas y en las zonas bajas presenta un alto grado de aridez con un alto grado de contraste entre zona de cumbre y de costa<sup>31</sup>. Esta característica climática tiene en las capas más bajas vegetación xerófila (matorrales), predominando en las capas altas el pinar. La población del municipio es de 24.319 habitantes, con una economía focalizada en el sector terciario, aunque dispone de un amplio sector primario (plátano) con explotaciones de terrenos de pequeña y mediana propiedad.

---

<sup>30</sup> *La Provincia*: <https://www.laprovincia.es/gran-canaria/2021/01/21/bentago-express-entra-luz-reparacion-29638918.html>. (Consultado el día 15/03/2021 a las 16:10).

<sup>31</sup> PÉREZ MARRERO, Luis M.;(1993); “El norte grancanario”; Editorial Prensa Ibérica, *Colección: Geografía insular y comarcal; Vol. II, n° 46*; Las Palmas de G.C.; pp. 726-740.

### 3.2 Contexto histórico

El término de Gáldar corresponde con el topónimo aborigen *Agaldar*, relacionando su vinculación con la cercana Montaña de Gáldar, lugar donde se ubica el casco histórico de la ciudad<sup>32</sup>.

La habitabilidad del lugar era principalmente en cuevas y poblados diseminados por el municipio. El yacimiento arqueológico más importante es la *Cueva Pintada*. Fue la sede del Guanartemato más predominante de la isla con un proceso de unificación y separación paralelo a la conquista. Rumeu de Armas (1947) indica tras el pacto de sumisión por parte de los guanartemes de la isla, parten Diego de Silva con tres carabelas y 200 hombres a Gáldar:

<<[...] Considerando Diego de Herrera que toda la fuerza de la isla había acudido a donde estaban para defenderles la entrada, determinó acometer la isla por otra banda dónde estaba el pueblo de Gáldar mandando su yerno Diego de Silva fuese con tres carabelas y doscientos hombres, y por acompañados a Juan Mayor y Guillen Castellano, hombres diestros en las entradas de estas islas, y qué sabían la lengua canaria. Partió Diego de Silva de noche, y fué al puerto del Agumastel, junto al bañadero de los canarios, y a la madrugada tenía toda la gente en tierra y puesta en orden sin ser sentidos en aquel término de Gáldar,[...] hasta que llegaron a una plaza y llano cercado de pared de piedra seca bien ancha y fuerte, de poco más de tapia de alto, en que los canarios solían hacer sus fiestas y juegos y justicia de los malhechores; en este cercado se metieron los cristianos y se hicieron fuertes, defendiéndose casi dos días y una noche.>>.<sup>33</sup>

Luego de la conquista de la isla el municipio sería repoblado con advocación al apóstol Santiago con el topónimo de *Villa de Santiago de los Caballeros de Gáldar*. El gobernador Pedro de Vera en 1485 comienza el proceso de los repartimientos de tierras y aguas. Las mejores tierras quedan detentadas en manos de los conquistadores que explotan sus dominios en el primer ciclo del azúcar. El azúcar era enviado a través de la rada de Punta de Sardina del Norte. Junto a una gran actividad pesquera local.

<sup>32</sup> PÉREZ HIDALGO, Humberto M (2010).; *Origen y noticias de lugares de Gran Canaria*; Fundación Mapfre Guanarteme; Las Palmas de G.C.; pág. 315.

<sup>33</sup> RUMEU DE ARMAS, Antonio (1947); *Piratería y ataques navales contra las Islas Canarias Vol. 1*; Instituto Jerónimo Zurita (Madrid); pp. 140.

En cuanto a la toponimia de Sardina tiene que ver con la arribada el almirante *Juan de Sardinha* que desembarca en la zona<sup>34</sup>. En este caso, la rada de Punta de Sardina tiene como característica principal sus escasas dimensiones de costa, aunque lograría convertirse en el principal puerto del municipio. La importancia ha ido en aumento desde el siglo XV ha pasado de ser un puerto pesquero a convertirse en un puerto de primera categoría. Las primeras noticias con respecto a actividad mercantil en la zona ocurren en 1496 donde se embarca un navío desde Sevilla:

<<[...]Juan de Mezquita, vecino de Triana, maestro del navío <<Santi Spíritu>>, surto en el Guadalquivir, fleta dicho barco a Pedro Sánchez y Rodrigo Aljón, también vecinos de la ciudad bética, para transportar mercancías a Lanxarote, Fuerteventura, puerto de las Isletas y la Caleta (junto a Gáldar)>>. <sup>35</sup>

A partir del siglo XVIII experimenta un crecimiento de la navegación de cabotaje (*pailebotes*) y las embarcaciones de pesca. Los pailebotes estarán orientados a la carga y descarga de mercancías mientras que las embarcaciones pesqueras tendrán un mayor calado lo que permitía su inserción en el océano. En un primer momento la actividad comercial en la rada de Sardina era testimonial a medida que crecía la población, pasa a comerciar de manera más fluida dedicada a la exportación de productos agrícolas (papas, gofio, higos, etc.).

Sin embargo, con la finalización del ciclo económico de la caña de azúcar el comercio decae hasta la introducción del cultivo de la cochinilla. Siendo el principal monocultivo exportador a potencias extranjeras al mismo tiempo que convivía con el segundo ciclo de la caña de azúcar.

En el siglo XVII Gáldar experimenta un período de crisis a consecuencia del declive del comercio de azúcar. La población galdense tenían la intención de convertir a la bahía de Sardina en el principal puerto de la comarca norte de la isla. Favorable por las excepcionales condiciones costeras de la rada. Este aspecto se tradujo en un incremento paulatino del tráfico del transporte desde el puerto de La Luz. Debido a esto hubo acciones

<sup>34</sup> PÉREZ HIDALGO, Humberto M (2010).; *Origen y noticias de lugares de Gran Canaria*; Fundación Mapfre Guanarteme; Las Palmas de G.C.; pág. 667.

<sup>35</sup> MORALES PADRÓN, Francisco; (1961) “Canarias en el Archivo de Protocolos de Sevilla”; *Anuario de Estudios Atlánticos*; Vol. 1, nº 7; pp. 239-338.

piráticas a lo largo del siglo XVIII encomendando la defensa de esta área de Gran Canaria a dos regimientos de milicias canarias: 1) Guía enfocada en el área desde Arucas hasta Gáldar y 2) La Aldea enfocada desde la Agaete hasta Mogán.

Posteriormente, el surgimiento de los tintes de producción artificiales provoca una caída de los precios en los puertos canarios con el consiguiente proceso de reestructuración de la economía isleña. Esta crisis obliga a enfocar la producción agropecuaria de nuevo en el cultivo extensivo del tomate y el plátano.

Una anécdota interesante se produce en 1868 al calor de *la Gloriosa*, partía desde este puerto el general Francisco Serrano, desterrado en el archipiélago, embarcando hacia Cádiz para ponerse al frente de la revolución.<sup>36</sup>

### 3.3 Puerto de Sardina

El puerto de Sardina tuvo una impronta destacada en la segunda mitad del siglo XIX con Severino Lorenzo destacada persona del municipio que establecía la necesidad de construir un muelle:

<<[...]para lograr que el comercio reducido que hoy existe en la villa se desarrolle totalmente>>.

No obstante, Luis Rodríguez Bethencourt, alcalde del municipio a finales de siglo, indica acerca del puerto:

<<[...]Al sólo anuncio de la orden de subasta de la carretera varias casas exportadoras de frutos se apresuran a solicitar autorización para construir muelles y almacenes, no sólo en Sardina sino en el punto denominado Caleta de Abajo», magnífico puerto también, muy próximo a aquél, y de abrigo para los vientos del tercer cuadrante...[...]Tenemos establecida en esta ciudad una respetable casa extranjera, exportadora de frutos, con grandes almacenes, depósitos para encerrar aguas y, en fin, que el bienestar relativo que felizmente ya notamos, muy pronto será completo, así que

---

<sup>36</sup> RODRÍGUEZ BATLLORI, Francisco; RODRÍGUEZ BATLLORI, Antonio; *Sardina, puerto del Atlántico (apuntes para la historia de Gáldar)*; Fragua (Madrid); 1979; pp. 172.

veamos realizados nuestros ideales de construcción de la carretera y puerto de Sardina>>. <sup>37</sup>



**Fig. 4** Vista del Puerto de Sardina del Norte (Gáldar) desde el paseo marítimo. **Fuente:** Propiedad del autor.

Desde mediados del siglo XIX el incremento comercial demandó la instalación de almacenes de casas extranjeras dedicadas a la exportación Fyffes, motivo por el cual demandan la construcción de un puerto comercial en Sardina. La iniciativa de un anteproyecto comenzó por solicitud de la corporación municipal de Gáldar. La corporación indica que aportaba la mitad del valor de las obras, con autorización por Orden Ministerial fechado el 24 de agosto de 1861. El anteproyecto redactado el 18 de marzo de 1862 contaba con el ingeniero Juan de León y Castillo. el proyecto contempla un dique de contención de 20 metros de longitud y con un muelle de 70 metros, teniendo un costo total de 87.567,00 reales de vellón.

El proyecto final fue terminado el 10 de noviembre de 1863. León y Castillo modifica el borrador anterior debido a las demandas municipales de prolongar el muelle (81,8 metros). El coste se estableció en 368.751,32 reales de vellón. La subasta de obra

<sup>37</sup> *Ibidem.*

fue adjudicada al contratista Manuel Rodríguez Miranda quien falleció el 17 de octubre de 1870. Desde entonces queda en suspenso la contrata con la consiguiente rescisión de contrato.

<<[...]Las obras del muelle de esta rada, suspendidas desde el 14 de octubre 1870, según se consigna en la memoria de 1873>>. <sup>38</sup>

A partir de las actas municipales indica un derrumbe de la construcción por un fuerte temporal unido a las prórrogas solicitadas en la concesión de obras hace que se incremente el presupuesto dado que los problemas meteorológicos afectan a la construcción en los años 1866,1867,1868,1869 y 1870<sup>39</sup>. Sin embargo, el político teldense Fernando de León y Castillo, (hermano del ingeniero a cargo del proyecto), actúa como principal apoyo del proyecto para la finalización de las obras.

Esta implicación personal se vislumbra a partir de la correspondencia con la autoridad local. Esta correspondencia da sus frutos cuando el puerto es declarado de interés general por parte del estado español con fecha de 20 de marzo de 1895. También informa a otros destacados personajes de la política canaria como la del diputado por Gran Canaria don Tomás García Guerra informando acerca del puerto:

<<[...]Tengo verdadera satisfacción en comunicar a Vd. que el Proyecto de muelle de Sardina tuvo entrada en la Junta Consultiva y fue aprobado definitivamente, y ahora gestiono se incluya en el próximo Plan de Obras que se forma en julio y se publica en agosto>>.

En esta década debido a la paralización de las obras del puerto se adjudican obras anexas al puerto a Francisco Rodríguez Lorenzo siendo ingeniero Orencio Hernández Pérez. El Ministerio de Fomento autorizaba a construir:

<<[...]una explanada con dos muelles embarcaderos, un almacén y un camino de servicio, que enlace dicha explanada con el muelle del Estado en el mismo puerto y con la carretera de Gáldar, y para construir, además, un embarcadero unido por un camino

---

<sup>38</sup> AHPLP: Archivo Privado de Juan de León y Castillo; *Actividad profesional: los puertos canarios entre 1873 y 1881*; Signatura: JLC-06/29.

<sup>39</sup> *Extractos del archivo municipal de Actas de plenos*. Autor: Sebastián Santana Pérez. Web: <https://www.galdar.es/cronologia-del-puerto-de-sardina/>.

---

con el almacén que posee el peticionario en la ensenada denominada Caleta de Abajo, próxima al citado puerto de Sardina>>.

Las obras anexas al puerto una vez terminadas fueron entregadas al promotor el 2 de abril de 1902. Adjudicadas a la empresa Fyffes Hudron and Company Limited. Al año siguiente la misma empresa cambia su denominación ahora propiedad de Elders and Fyffes Limited.

José Suárez y Suárez encargado de la empresa Hespérides, empresa dedicada a la explotación y exportación de frutales, tiene autorización para construir un almacén el 25 de noviembre de 1904 por el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas para crear: <<[...]una explanada y almacenes en la zona marítima terrestre del puerto de Sardina, junto al muelle del estado>>. Con el rechazo de la corporación municipal por la cercanía de las obras anexas del muelle que pudiera perjudicar la construcción del muelle. Además de los daños ocasionados por el desprendimiento del acantilado cercano debido a la construcción de las nuevas instalaciones de la empresa Hespérides en julio de 1911.

La reanudación de las obras del puerto de Sardina comenzó el 12 de julio de 1901 con aprobación del proyecto el día 13 de abril del mismo año adjudicadas al contratista don Juan Sitja Campmany por valor de 62.091,50 pesetas. Además de establecer un período de un año y medio de plazo de finalización del muelle.

No obstante, la construcción del puerto implicó un pleito con el municipio de Santa María de Guía a causa de la construcción de su propia infraestructura portuaria en *Caleta de Soria* en 1881 por lo que las autoridades galdenses protestaron<sup>40</sup>. Además de los intentos de la corporación municipal por impedir la propagación de epidemias como: el cólera morbo en 1884 y la fiebre amarilla en 1888. El proyecto del faro de Sardina del Norte se ejecuta en 1891 redactado el proyecto por Eugenio Suárez Galván.

En 1910, a partir de la reforma establecida por Real Orden, estipula la necesidad de establecer un impuesto en el puerto:

---

<sup>40</sup> *Extractos del archivo municipal de Actas de plenos*. Autor: Sebastián Santana Pérez. Web: <https://www.galdar.es/cronologia-del-puerto-de-sardina/>.

<<[...] el único servicio que con resultados positivos para la población pudiera municipalizarse en este término, sería la creación de un impuesto de embarque y desembarque por los puertos de este término municipal, aunque se trate de cobrar en el embarque y desembarque de efectos por muelles de la exclusiva pertenencia del Estado. Ese impuesto, cuyo máximo no excedería de cinco céntimos por bulto daría lo suficiente a cubrir las actuales necesidades del municipio, sirviendo indudablemente de base para la municipalización de otros servicios y aun para la supresión total de impuestos de consumos. Para ello sería necesario que las reformas de la Ley Municipal, se autorizara a los ayuntamientos en cuyos términos municipales existan puertos de mar, para imponer el impuesto de que se trata>>.

El 10 de octubre de 1910 la sociedad frutera Hespérides indica la necesidad de construir un almacén en la explanada del muelle de Sardina debido a las actividades comerciales llevadas a cabo en el puerto. El informe remitido a la Jefatura de Obras Públicas de Las Palmas indica el beneficio: <<[...]grandemente a la zona de cultivo del norte de la isla, puesto que facilitará las operaciones de embarque y desembarque de mercancías por el muelle del Estado, que tiene tráfico excesivo, siendo de utilidad e interés público la realización de las obras de que se trata>>.

En ese mismo año en una instancia municipal indica la importancia del puerto convirtiéndose en el tercer puerto más importante de Canarias por detrás de La Luz de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. Sin embargo, la I Guerra Mundial perjudicaría el tráfico marítimo.<sup>41</sup>

Debido al escaso tráfico marítimo experimentado en el puerto entra en un período de declive marítimo y comercial. Por lo que el tráfico se circunscribe a buques correo interinsular y a las embarcaciones locales de tipo pesquero. El 17 de marzo de 1933 la Dirección General de Puertos con fecha de diciembre del año anterior indica que el muelle pasa a ser de competencia municipal, así como el compromiso del Estado de sufragar los gastos de la ampliación del muelle. El golpe de estado de 18 de julio de 1936 y la consiguiente Guerra Civil Española dejaría de lado la construcción del muelle. El 17 de

---

<sup>41</sup> Supresión de la Ayudantía de Marina, radicada en Gáldar a raíz de la postguerra mundial, paralizado por la escasez de exportación al mercado europeo.

enero de 1962, debido al aumento del turismo en la isla se acuerda la construcción de un <<[...]Bar-Balneario en el Puerto de Sardina>>. A lo que se suma la concesión de obras para la construcción de un hotel a don Bernardo González Tacoronte el 22 de enero de 1964.

El crecimiento económico experimentado en la isla en las décadas de 1960 y 1970 por el turismo indica la necesidad por parte del consistorio municipal de iniciar proyectos para la mejora de los servicios portuarios y acondicionamiento del puerto. Como indican los proyectos de 1973<sup>42</sup>, 1985<sup>43</sup>, 1989<sup>44</sup> y 1992<sup>45</sup>. Centrados en la confección de un dique de abrigo para las embarcaciones pesqueras y foco de atracción para las embarcaciones de recreo. Recientemente en 2019 el ayuntamiento de Gáldar pone en marcha un proyecto para la mejora y refuerzo del risco ubicado en el paseo marítimo debido a las precarias condiciones de la formación geológica con un presupuesto de 239.981,96 euros. Así como de la rehabilitación del paseo marítimo (1,5 millones de euros) por la empresa FSM con un plazo de finalización para el verano de 2021.

#### 4. VÍAS DE COMUNICACIÓN

Las vías de comunicación terrestres tienen su origen en el trazado realizado por los aborígenes canarios. Muchos de estos caminos serían reutilizados y ampliados conforme a la tecnología predominante. Tienen especial relevancia los denominados *caminos reales*, es decir, trazados que abarcaban los antiguos caminos y rutas que conectaban las principales ciudades y ejes de poder de la población prehispanica: Telde

---

<sup>42</sup> En 1973, llevado a cabo por Agustín Roso Pascual, dique de contención de 135 metros para el abrigo y explanada para embarcaciones de menos de 12 metros de eslora y pantalanes. Presupuesto; 19.977.540,00 pesetas. No se llevó a cabo.

<sup>43</sup> En 1985, la Consejería de Pesca de la Junta de Canarias, pretende ampliar 28 metros el dique con rampa de varada y dragado. Presupuesto: 26.466.538 pesetas. Con tiempo de construcción de 6 meses. Ingeniero: Francisco J. González González-Jaraba. Modificando al proyecto de 1982 de Miguel Ángel Morales Espino con ampliación del muelle.

<sup>44</sup> En 1989, la empresa Ginés construcciones S.A. en un período de un año, ejecuta las obras de acceso al muelle. Presupuesto: 87.365.976 pesetas. Comenzando las obras el 19 de noviembre de 1989.

<sup>45</sup> En 1992, el proyecto contempla la ampliación de 27 metros del dique de abrigo ya ampliado en 1985, además de un faro en el extremo. Así como la reparación de 7 metros perjudicados por un temporal. Presupuesto: 29.968.714 pesetas.

y Gáldar. A su vez conectadas con la ciudad de Las Palmas por ser el centro de poder de la nueva sociedad colonial.

Hasta mediados del siglo XIX estos caminos se caracterizarían por ser de trazado irregular, desnivel a lo largo del tramo y por las deficiencias tecnológicas. El resto son carreteras secundarias o de *herradura* (empleando bestias de carga para tramos o superiores a 20 km de distancia). El trazado más empleado era el denominado *camino vecinales* muchos de ellos no serían abandonados hasta principios del siglo XX. El incremento del tráfico mercantil precisó la construcción de carreteras más anchas (6 metros) que permitiera el acceso de carruajes de mayores dimensiones y con mayor seguridad para el trazado interurbano e interregionales además de la instalación de pontones o puentes para salvaguardar las distancias de terreno y los barrancos.<sup>46</sup>

Todo ello con la intención de no depender del tráfico marítimo para el traslado de mercancías hacia la capital y el puerto. A lo que se une la inexistente industria naval capaz de solventar los problemas derivados del transporte tratándose de embarcaciones de escasas dimensiones con navegación de cabotaje y a la ausencia de puertos de refugio o puertos.

Por Real Orden de 1852 comienza el proceso de inversión estatal para la realización de carreteras. El primer proyecto sería asignado al ingeniero Antonio Molina, que diseña el camino del norte que lleva desde Las Palmas hasta Gáldar, el primer tramo es la carretera que une hasta Santa María de Guía y finaliza en Sardina del Norte. No obstante, Antonio Molina sería sustituido por el ingeniero Juan de León y Castillo en 1857 recogiendo las ordenanzas de la nueva Ley de Carreteras de 22 de junio de 1857. Inicia el proyecto de construcción de la carretera de Las Palmas a Telde (de segundo orden) terminada el 16 de octubre de 1865 debido a los retrasos ocasionados por los desperfectos a la altura de La Laja por la construcción del túnel, problemas meteorológicos y a la confección del puente de Siete Ojos del Barranco Real de Telde. Además de las modificaciones en la legislación con la consiguiente ley de carreteras de 1860.

---

<sup>46</sup> MORENO MEDINA, Claudio J; (1997); *Los caminos de Gran Canaria*; Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria; Universidad de Las Palmas de Gran Canaria; 1ª edición; Madrid.

El término de la obra dejó abierta la posibilidad de ampliación de la carretera en dirección al Monte Lentiscal y hacia Agüimes. Este tercer tramo de carretera la finaliza Juan de León y Castillo en 1877<sup>47</sup>, ajustándose a la nueva ley de carreteras de ese mismo año. Esta carretera tendría prolongación hasta la Caldera de Tirajana (de tercer orden); por petición del Obispado de Canarias (Agüimes) y el Conde de la Vega Grande de Guadalupe en sus dominios de Juan Grande, ampliándose en los años sucesivos hasta comienzos del siglo XX.

## CONCLUSIONES

La infraestructura de los puertos ha tenido especial importancia en materia política y social. Debido a las condiciones orográficas de la isla y a sus características peculiares, han pasado a convertirse en un centro económico y dinamizador del lugar.

El puerto ha tenido relevancia en cuanto a las comunicaciones, especialmente en los siglos XV al XX, donde la ausencia de vías de comunicación terrestres y la dificultad constructiva, hacía inviable la realización de estos proyectos. A mediados del siglo XIX estos puertos pasan a un segundo plano como se indica en este trabajo. La navegación de cabotaje ha sido fundamental en el desarrollo de las comunicaciones marítimas, permitiendo el traslado de materias primas, mercancías y pasajeros entre regiones distantes de la isla. Estos puertos han estado vinculados al transporte de mercancías agropecuarias de cara al comercio exterior, con un monopolio exportador con distintos ciclos económicos (azúcar, cochinilla, tomate, plátano, etc.). Teniendo este monopolio, hasta el primer tercio del siglo XX un marcado control extranjero tanto en el almacenamiento y distribución de las mercancías isleñas como es el caso de las empresas (destacando las británicas) Fyffes, Elder, etc.

El puerto de Arinaga ha sido poco tratado por la historiografía. Este puerto ha tenido especial relevancia, como agente distribuidor y de servicio de transporte de esta región de Gran Canaria. Además de la importancia relacionada con la actividad pesquera, especialmente en la década de 1960 con la exportación de marisco. Obtuvo

---

<sup>47</sup> CABALLERO JIMÉNEZ, Carmelo (2008); *Formación de la red de carreteras de Gran Canaria (1852-1911)*; Dirección General de Obras Públicas, Gobierno de Canarias; Las Palmas de Gran Canaria; pp. 258.

reconocimiento a nivel tanto nacional como internacional, así como de convertirse en el principal puerto de esta región desde su construcción en 1916. La bahía de Sardina del Norte al igual que la bahía de las Nieves de Agaete destaca por su importancia estratégica como centro exportador al exterior del monocultivo del azúcar (s. XVI-XVII), por tanto, la actividad comercial de la bahía queda relegada a un papel secundario focalizado en la industria pesquera y el servicio de buques-correo hasta la construcción de ambos puertos en el s. XIX.

El entorno de la bahía de Sardina por sus condiciones sería el principal centro económico del municipio de Gáldar, sobre todo en exportación agrícola de la comarca norte. Hasta principios del siglo XX se convierte en el principal agente regulador de la actividad marítima con la Ayudantía del Mar con jurisdicción desde Gáldar hasta Mogán. Esta institución permitía que esta región pasara a ser un importante entramado comercial y marítimo de primer nivel en la isla.

Circunstancia parecida es la del puerto de Las Nieves de Agaete, comparada con Gáldar, la rada era visitada con frecuencia para el comercio exterior (azúcar). Actualmente destaca por el tráfico mantenido con la isla de Tenerife.

Como se ha podido comprobar los puertos estudiados han permitido establecer varias preguntas de suma importancia: 1) ¿Por qué estos puertos han tenido un papel secundario a partir del siglo XVIII? 2) ¿Cuáles son las características que definen a un puerto?

En la primera pregunta es destacado que las radas o puertos naturales apenas han tenido repercusión como ejes económicos debido al traslado de la sede económica de la periferia hacia el Puerto de Las Palmas desde fines del XVIII. En la segunda pregunta las características que convierten a las bahías en zonas comerciales son: la geografía que compone la bahía con capacidad para albergar la recepción de buques en la rada y, por otro lado, la posición estratégica, protección de abrigo y condiciones económico-sociales de la comarca.

La circunstancia económica en la comarca norte se mantendría centrado en los sectores económicos como Agaete y Gáldar. Mientras que Arinaga no obtiene importancia hasta principios del siglo XX a consecuencia del crecimiento económico del

ciclo del tomate, sin embargo, esto sucede en Agaete y Gáldar debido a la influencia del comercio azucarero.

Por todo lo mencionado anteriormente, es imprescindible la realización de estudios historiográficos, económicos, sociales y políticos acerca de estos puertos o muelles que han tenido importancia en las áreas donde se ubican, así como de los municipios donde se encuentran. Es por ello que la intención es la de confeccionar estudios monográficos que permita la comparación entre sí, y poner de relieve la importancia de estos puertos como agentes de la economía de Gran Canaria.

## 5. BIBLIOGRAFÍA

### Fuentes jurídicas

-BOE, nº289, de 3 de diciembre de 1985: *Real Decreto 2250/1985, de 23 de octubre, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de puertos*. (Consultado el día 12/03/2021 a las 17:23).

### PRENSA

-*Canarias 7*: “Armas exige el fin del monopolio de Fred Olsen en Agaete”:  
<https://www.canarias7.es/economia/puerto/armas-exige-el-fin-del-monopolio-de-fred-olsen-en-agaete-HA7534966>

-*Eldiario.es*: “Adiós al macromuelle de Agaete: Puertos Canarios inicia el proceso para suspender el contrato de la obra”:  
[https://www.eldiario.es/canariasahora/politica/adios-macromuelle-agaete-puertos-canarios\\_1\\_1080299.html](https://www.eldiario.es/canariasahora/politica/adios-macromuelle-agaete-puertos-canarios_1_1080299.html). (Consultado el día 15/03/2021 a las 13:56).

### Referencias bibliográficas

- 
- (1956); ÁLVAREZ DELGADO, Juan; “Antropónimos de Canarias”; *Anuario de Estudios Atlánticos*; Vol. 1, nº 2; pp. 311-456.
- CABALLERO JIMÉNEZ, Carmelo (2008); *Formación de la red de carreteras de Gran Canaria (1852-1911)*; Dirección General de Obras Públicas, Gobierno de Canarias; Las Palmas de Gran Canaria; pp. 258.
- DE LUXÁN MELÉNDEZ, Santiago; VIÑA BRITO, Ana; HERNÁNDEZ SOCORRO, M<sup>a</sup> de los Reyes; RONQUILLO RUBIO, Manuela; (2009); *La empresa azucarera en Canarias. Siglos XV-XX*; Editorial Destilerías Arehucas; Sevilla.
- TORRES ESTUPIÑÁN, Carmen G (1993).; “El Noroeste grancanario”; Editorial Prensa Ibérica; *Colección Vol. II.; nº45, Geografía insular y comarcal*; Las Palmas de G.C. pp. 710-724.
- (2008); GAMBÍN GARCÍA, Mariano; “Especialistas y trabajadores en el ingenio azucarero de Agaete”; *Revista Historia de Canarias*; nº 190; pp. 69-82.
- (1960); MACAU VILAR; Federico; “Contribución al estudio del cuaternario de Gran Canaria”; *Anuario de Estudios Atlánticos*; Vol. 1, nº 6; pp. 117-132.
- MEDEROS MARTÍN, Alfredo; ESCRIBANO COBO, Gabriel, “Ensenadas y puertos de Gran Canaria”; *Anuario de Estudios Atlánticos*; Vol. 1, nº 48; 2002; pp. 365-410.
- (1961); MORALES PADRÓN, Francisco; “Canarias en el Archivo de Protocolos de Sevilla”; *Anuario de Estudios Atlánticos*; Vol. 1, nº 7; pp. 239-338.
- (1962); MORALES PADRÓN, Francisco; “Canarias en el Archivo de Protocolos de Sevilla (continuación)”; *Anuario de Estudios Atlánticos*; Vol. 1, nº8; pp. 355- 492.
- MORENO MEDINA, Claudio J; (1997); *Los caminos de Gran Canaria*; Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria; Universidad de Las Palmas de Gran Canaria; 1<sup>a</sup> edición; Madrid.
- PÉREZ HIDALGO, Humberto M (2010).; *Origen y noticias de lugares de Gran Canaria*; Fundación Mapfre Guanarteme; Las Palmas de G.C.; pp.791.
- RODRÍGUEZ BATLLORI, Francisco; RODRÍGUEZ BATLLORI, Antonio; (1979); *Sardina, puerto del Atlántico (apuntes para la historia de Gáldar)*; Editorial Fragua; Madrid.

-(2019); SANTANA SUÁREZ; José Ramón; “Agaete mi pasión: la historia del muelle viejo de Agaete”; <http://agaetemipasion.blogspot.com>, [www.infonortedigital.com](http://www.infonortedigital.com). (consultado el día 03/03/2021 a las 09:43).

-(2021); SANTANA SUÁREZ, José Ramón; “Agaete mi pasión: el muelle nuevo dos pasitos palante, tres pasitos patras”; <http://agaetemipasion.blogspot.com> [www.infonortedigital.com](http://www.infonortedigital.com). (consultado el día 03/03/2021 a las 09:42).

-(2016); SUÁREZ MORENO, Francisco; *La costa noroeste de Gran Canaria. Apuntes etnohistóricos*; Anroart Ediciones-Bienmesabe.org; Gran Canaria. Weblibro (consultado el día 03/03/2021 a las 09:54)

-(2004); SUÁREZ MORENO, Francisco; *La mar en el oeste de Gran Canaria. Aspectos físicos, históricos y etnográficos*; Editorial: [www.infonortedigital.com](http://www.infonortedigital.com) (consultado el día 03/03/2021 a las 10:07).

-(1998); VALIDO ROSALES; M<sup>a</sup> del Pino; “Los comerciantes banqueros en Canarias a finales del siglo XIX y comienzos del XX: problemas para su estudio. el ejemplo de d. Blas Rosales Batista (1888-1935)”; *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana; VIII Congreso de Historia de América*; pp. 2149-2159. (consultado el día 04/03/2021 a las 11:51).

## Archivos Estatales, Autonómicos y Municipales

### PUERTOS CANARIOS

#### Arinaga

-Expediente: “Proyecto de embarcadero en Arinaga. Por el ingeniero don Manuel Aguilar López. 1916”. Registro: R-90, Caja 3-1.

-Expediente: “Mejora y ampliación del muelle de Arinaga, Agüimes”. 1967. Registro: Ministerio de Obras Públicas/Villa de Agüimes; R-107 C3/2.

---

-Expediente: “Reparación muelle de Arinaga, interesado: Cubiertas y Tejados S.A.Obras de reparación del muelle del puerto de Arinaga. 1970. Registro: R-126, Caja 3-3.

### **Sardina del Norte**

-Expediente: “Proyecto de acondicionamiento del Puerto de Sardina del Norte”. Año: 1973. Registro: R-128, Caja 3-1.

- Expediente “Rampa de varada de Sardina del Norte”. Registro: R-129, Caja 4-1.

-Expediente: “Rampa de varada y acondicionamiento del puerto de Sardina del Norte. Año 1985. Registro: R-129, Caja 4-1.

-Expediente “Autorización proyecto paseo y acceso al embarcadero de Sardina del Norte: 11/04/1988-04/12/1989 (ampliado algunos documentos hasta 1992). Registro: R-157, Caja 4-9.

## **ARCHIVOS ESTATALES**

### **Dirección General de Puertos y Señales Marítimas**

-Expediente: “Puerto de las Nieves”. Registro: 24/282.

-Expediente: “Puerto de Sardina del Norte”. Registro: 24/1070.

-Expediente: “Puerto de Arinaga”. Registro: 24/308.

### **Archivo Municipal de Gáldar**

-*Extractos del archivo municipal de Actas de plenos.* Autor: Sebastián Santana Pérez.

Web: <https://www.galdar.es/cronologia-del-puerto-de-sardina/>.

### **Archivo Histórico Provincial de Las Palmas “Joaquín Blanco”**

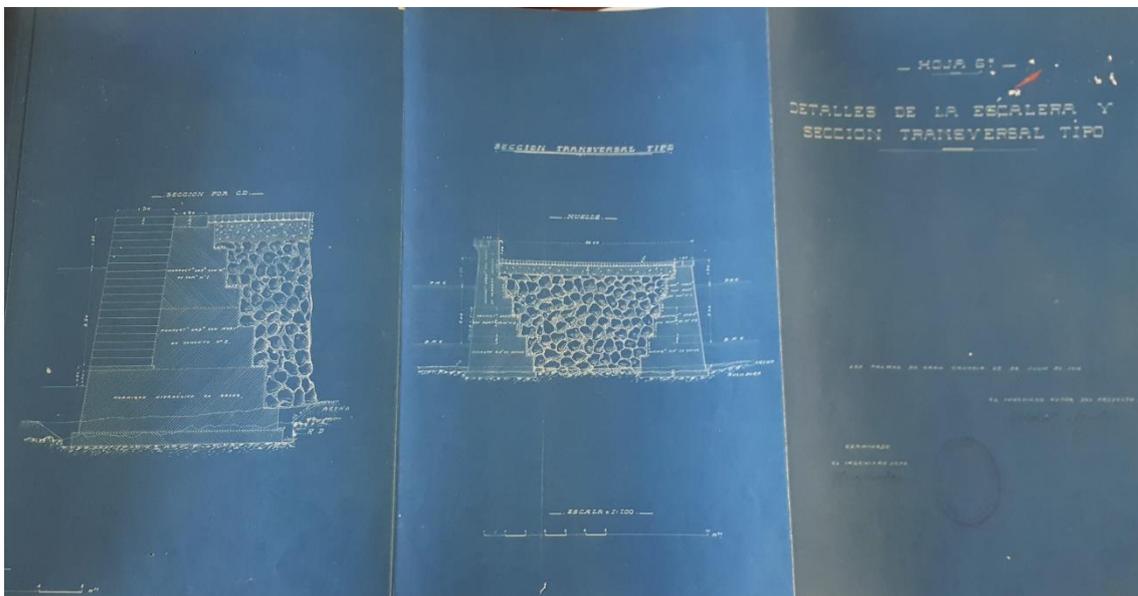
-Archivo Privado de Juan de León y Castillo; *Actividad profesional: los puertos canarios entre 1873 y 1881*; Signatura: JLC-06/29.

## GLOSARIO

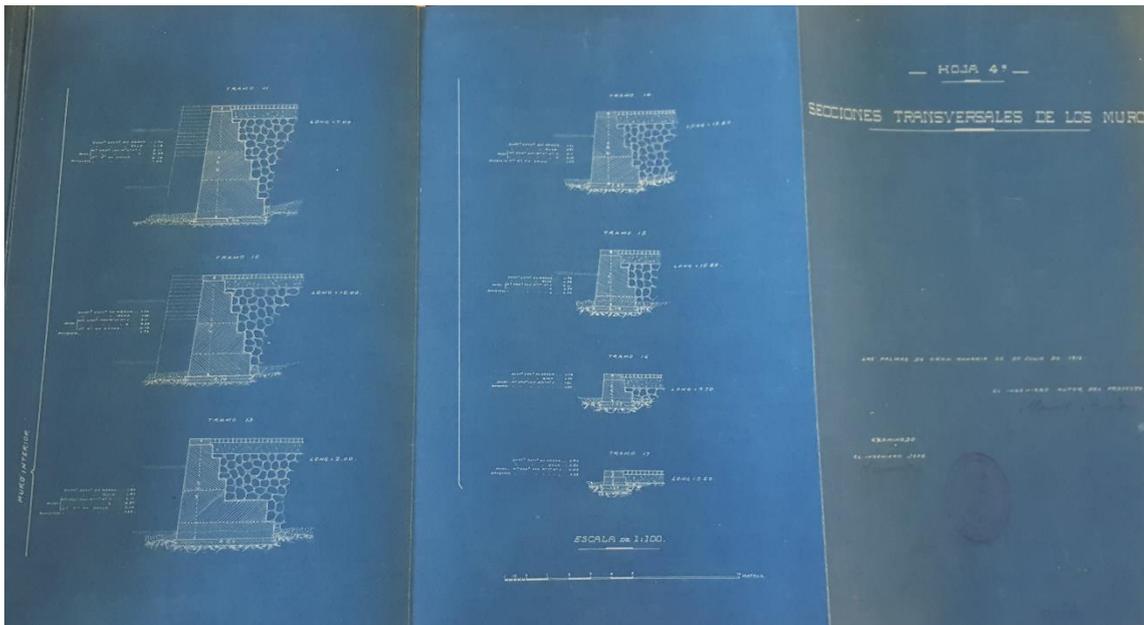
-AHPLP: Archivo Histórico Provincial de Las Palmas “Joaquín Blanco”.

## ANEXOS

### Anexo I. Planos



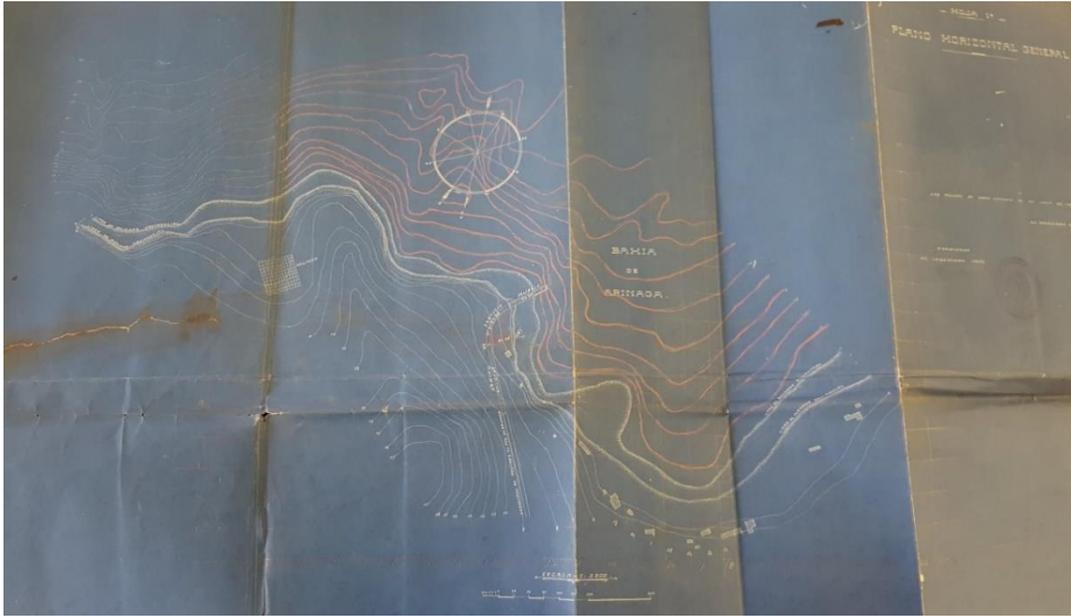
**Fig. 5** Detalles de la escalera y sección transversal tipo. **Fuente:** Expediente: “Proyecto de embarcadero en Arinaga. Por el ingeniero don Manuel Aguilar López. 1916”. Registro: R-90, Caja 3-1.



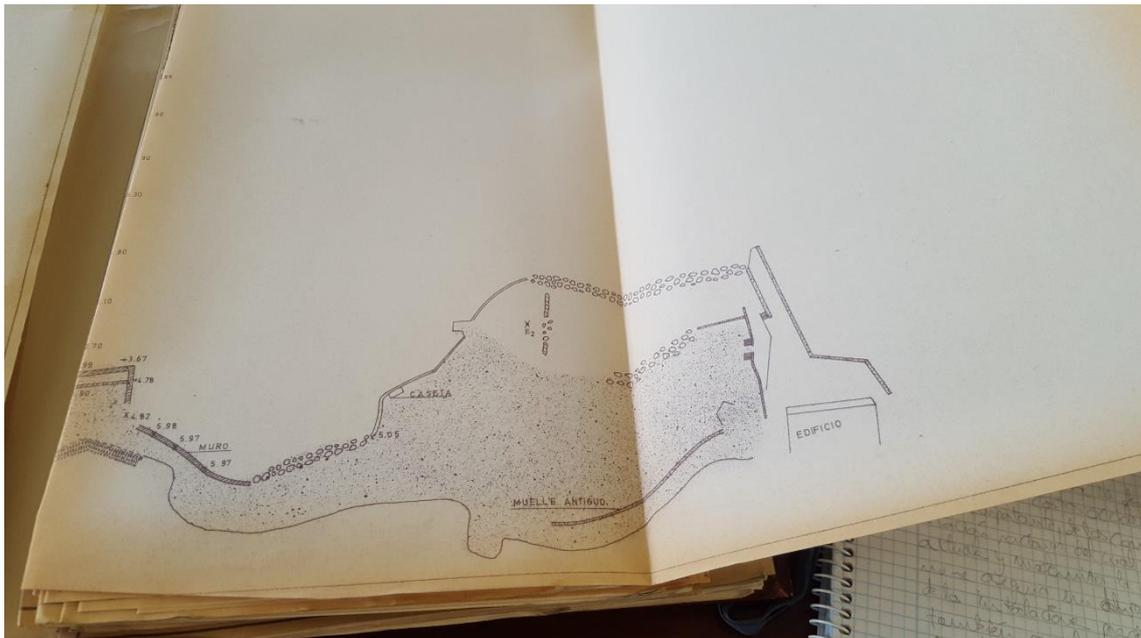
**Fig. 6** Detalles de las secciones transversales de los muros. **Fuente:** Expediente: “Proyecto de embarcadero en Arinaga. Por el ingeniero don Manuel Aguilar López. 1916”. Registro: R-90, Caja 3-1.



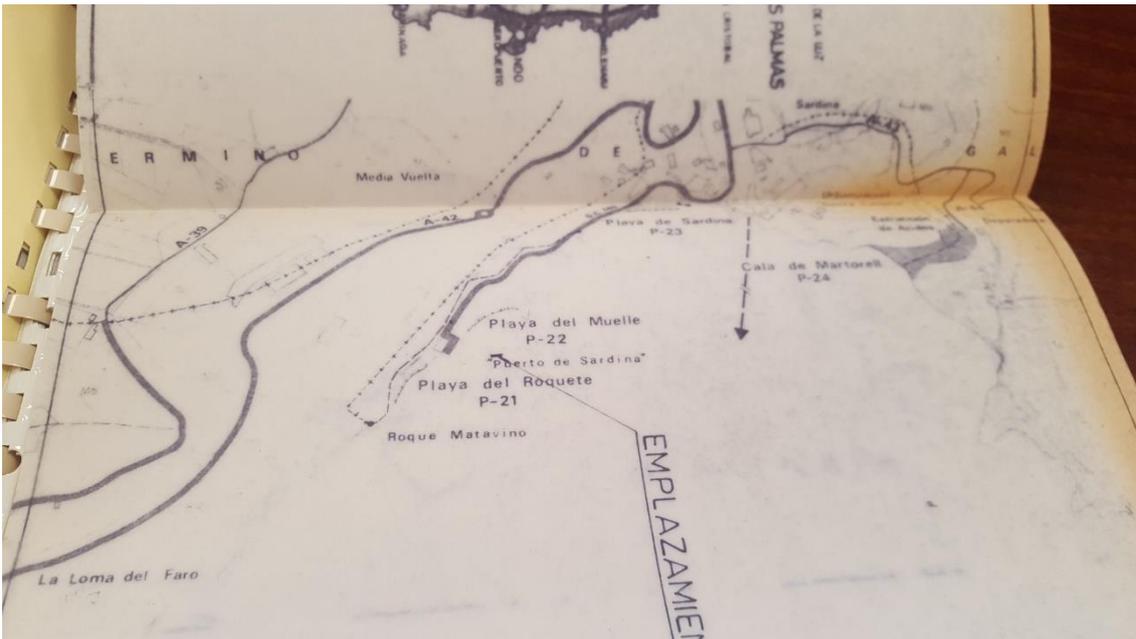
**Fig. 7** Detalles de la sección del muelle con rampa de servicio. **Fuente:** Expediente: “Proyecto de embarcadero en Arinaga. Por el ingeniero don Manuel Aguilar López. 1916”. Registro: R-90, Caja 3-1.



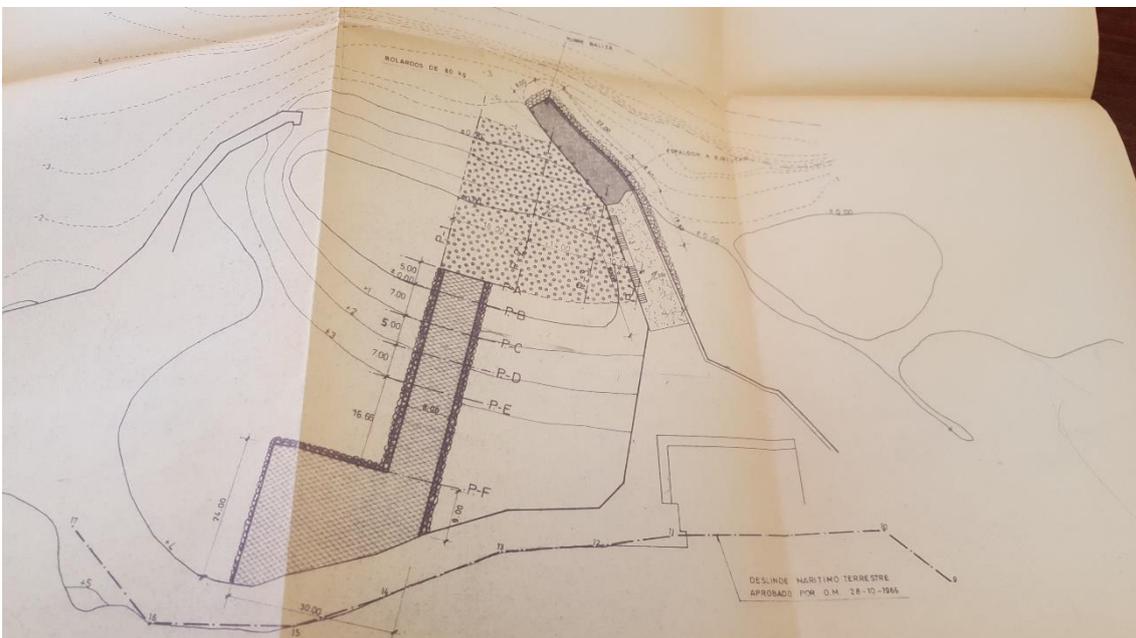
**Fig. 8** Detalle del plano horizontal general de la bahía de Arinaga. **Fuente:** Expediente: “Proyecto de embarcadero en Arinaga. Por el ingeniero don Manuel Aguilar López. 1916”. Registro: R-90, Caja 3-1.



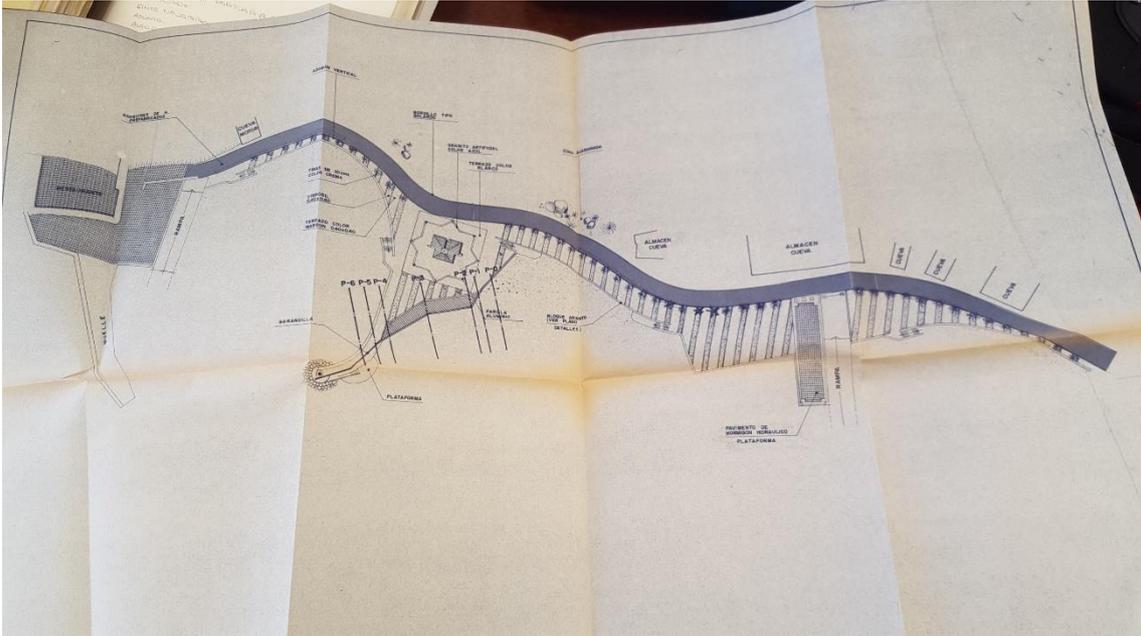
**Fig. 9** Plano del proyecto de acondicionamiento del muelle de Sardina del Norte (Gáldar, 1973). **Fuente:** Expediente: “Proyecto de acondicionamiento del Puerto de Sardina del Norte”. Año: 1973. Registro: R-128, Caja 3-1.



**Fig. 10** Plano del proyecto de rampa de varada y acondicionamiento del puerto de Sardina del Norte (1985). **Fuente:** Expediente: “Rampa de varada y acondicionamiento del puerto de Sardina del Norte”. Año 1985. Registro: R-129, Caja 4-1.



**Fig. 11** Plano del proyecto de rampa de varada del puerto de Sardina del Norte. **Fuente:** Expediente: “Rampa de varada y acondicionamiento del puerto de Sardina del Norte”. Año 1985. Registro: R-129, Caja 4-1.



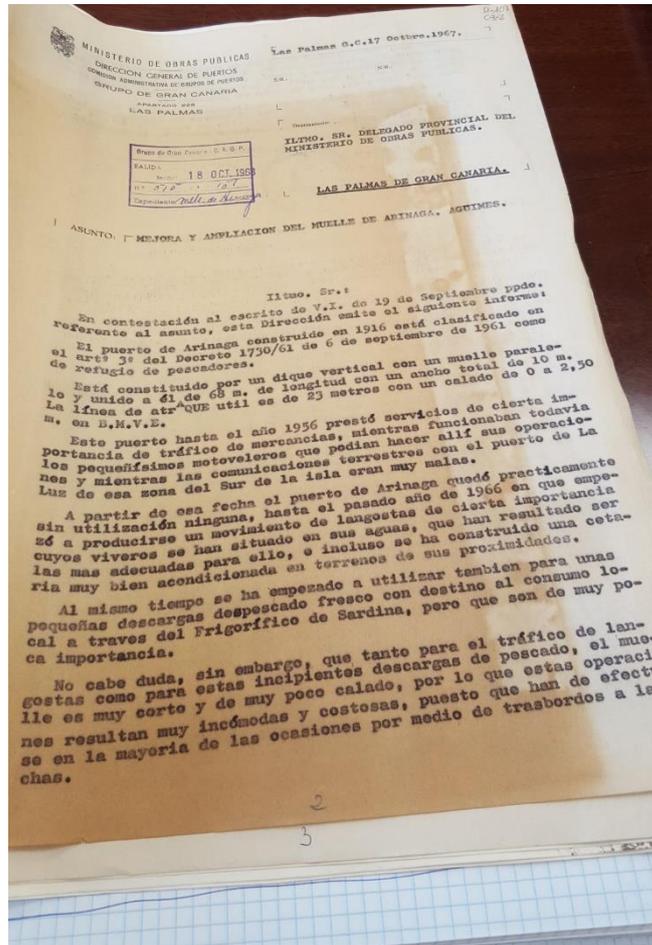
**Fig. 12** Plano del paseo marítimo y acceso al muelle de Sardina del Norte (1989). **Fuente:** Expediente “Autorización proyecto paseo y acceso al embarcadero de Sardina del Norte: 11/04/1988-04/12/1989 (ampliado algunos documentos hasta 1992). Registro: R-157, Caja 4-9.

Anexo II. Artículos Periodísticos

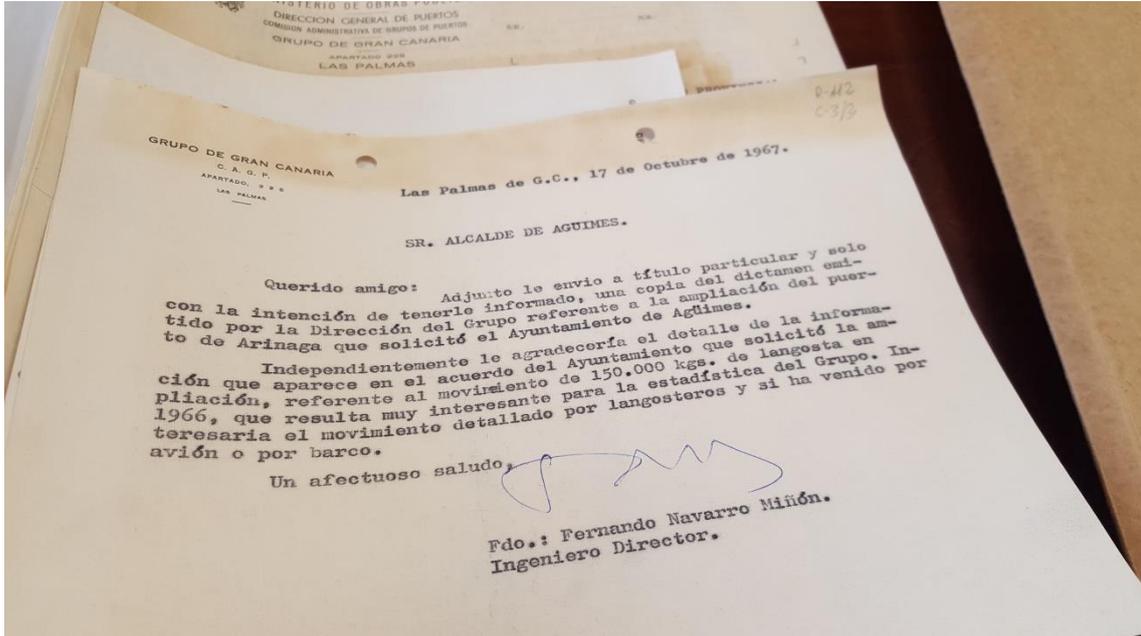


Fig. 13 Artículo periodístico “Arinaga, primer puerto langostero de España”. Fuente: -Expediente: “Mejora y ampliación del muelle de Arinaga, Agüimes”. 1967. Registro: Ministerio de Obras Públicas/Villa de Agüimes; R-107 C3/2.

Anexo III. Proyectos

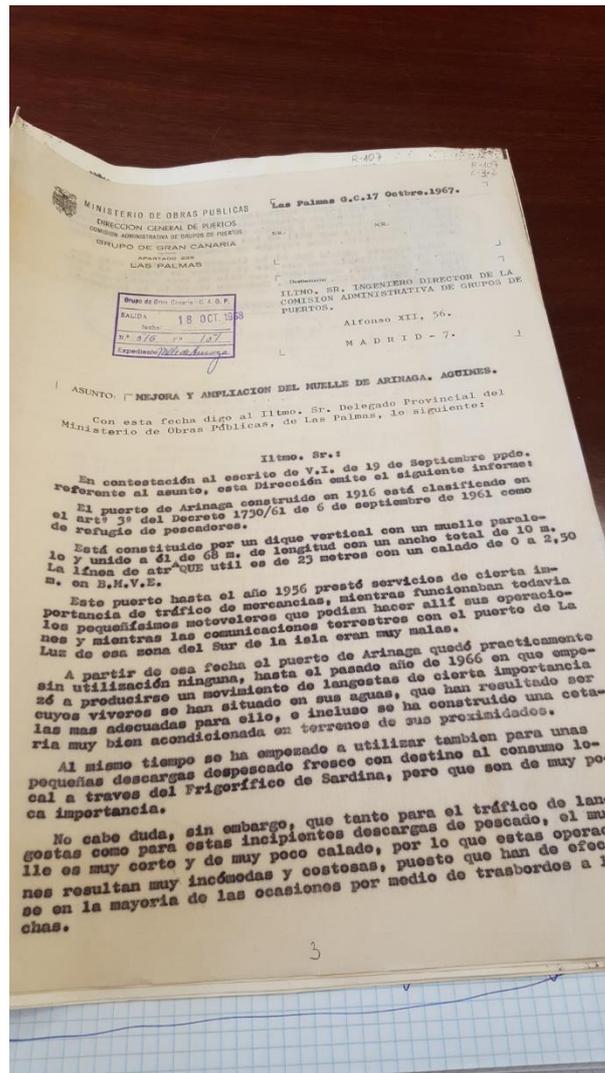


**Fig. 14** Proyecto de mejora y ampliación del muelle de Arinaga (1967). **Fuente:** -Expediente: “Mejora y ampliación del muelle de Arinaga, Agüimes”. 1967. Registro: Ministerio de Obras Públicas/Villa de Agüimes; R-107 C3/2.



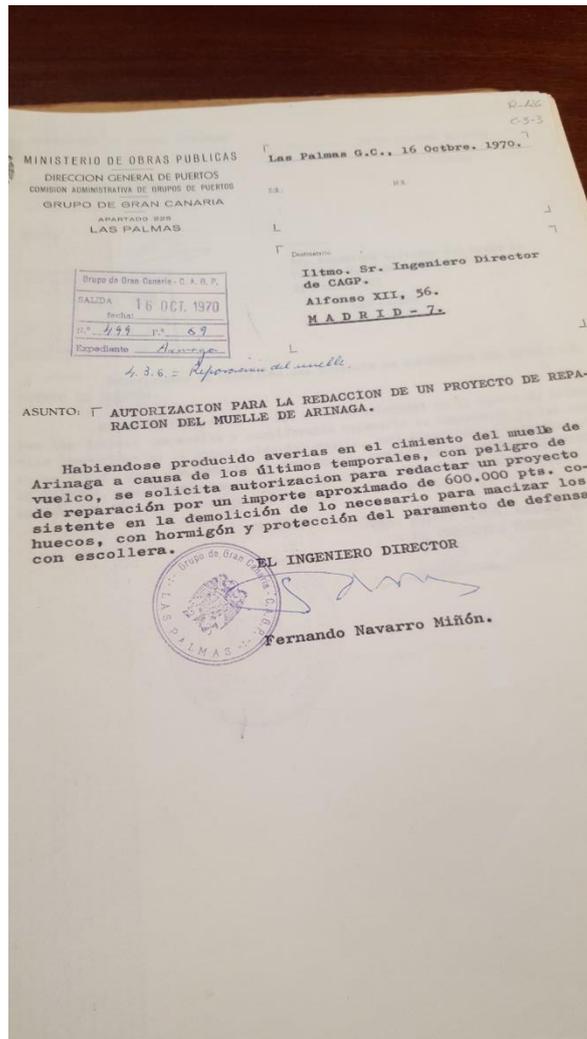
**Fig. 15** Carta del ingeniero del proyecto al alcalde de Agüimes solicitando información del muelle.

**Fuente:** -Expediente: “Mejora y ampliación del muelle de Arinaga, Agüimes”. 1967. Registro: Ministerio de Obras Públicas/Villa de Agüimes; R-107 C3/2.

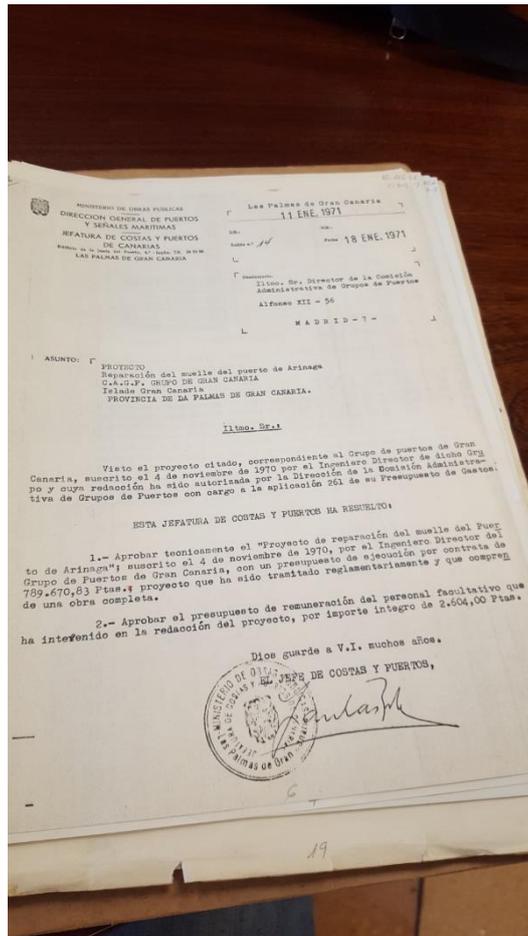


**Fig. 16** Informe del estado del muelle para el desarrollo del proyecto de mejora (1967). **Fuente:** - Expediente: "Mejora y ampliación del muelle de Arinaga, Agüimes". 1967. Registro: Ministerio de Obras Públicas/Villa de Agüimes; R-107 C3/2.

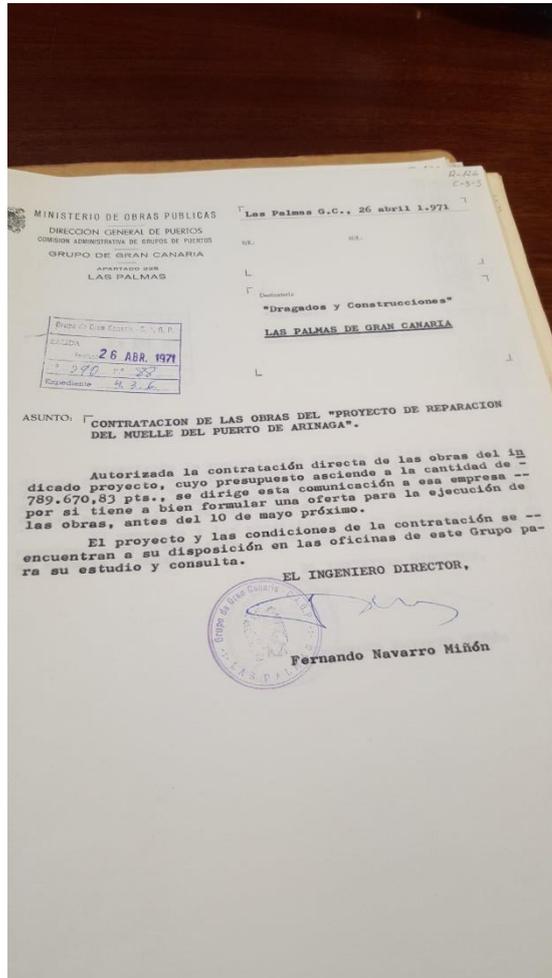




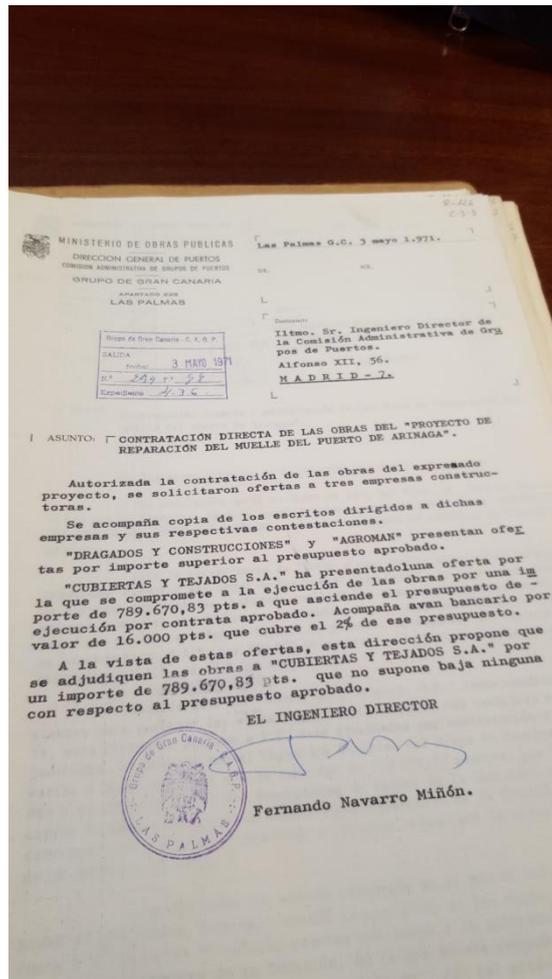
**Fig. 18** Informe para el proyecto de reparación del muelle de Arinaga (1970). **Fuente:** -Expediente: “Mejora y ampliación del muelle de Arinaga, Agüimes”. 1967. Registro: Ministerio de Obras Públicas/Villa de Agüimes; R-107 C3/2.



**Fig. 19** Informe de aprobación del proyecto de reparación del muelle de Arinaga (1971).  
Fuente: -Expediente: “Mejora y ampliación del muelle de Arinaga, Agüimes”. 1967. Registro:  
Ministerio de Obras Públicas/Villa de Agüimes; R-107 C3/2.

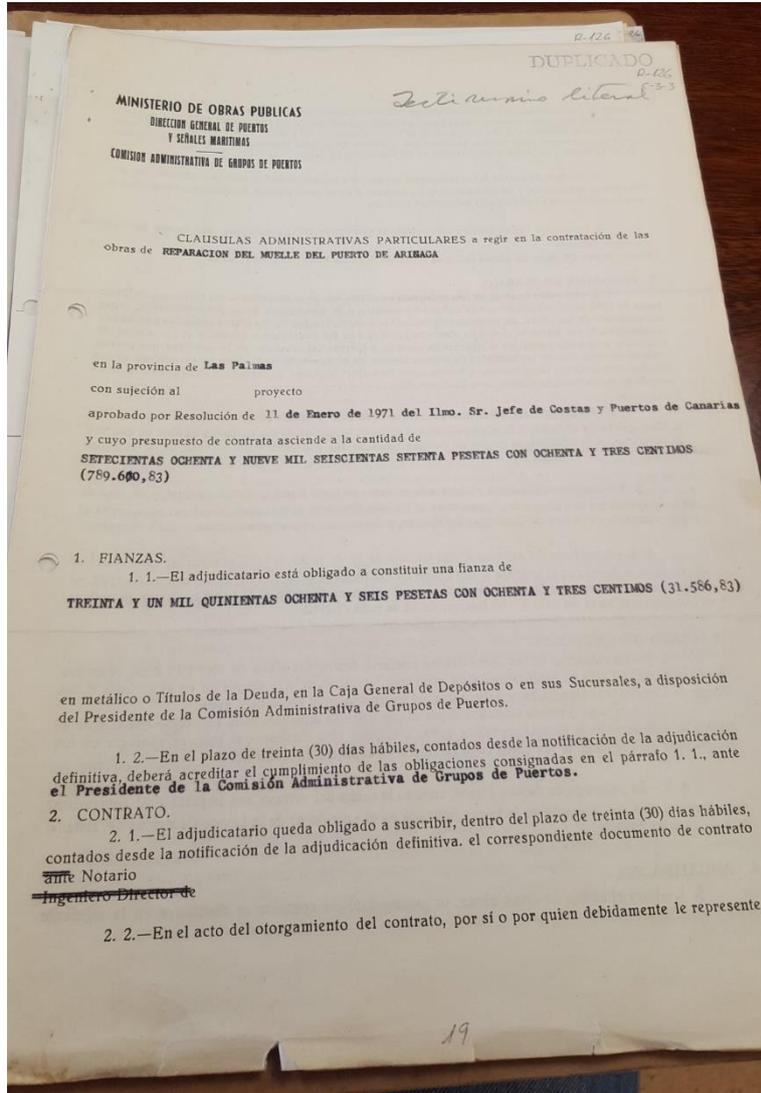


**Fig. 20** Contratación de las obras del proyecto de reparación del muelle de Arinaga (1971). **Fuente:** - Expediente: "Mejora y ampliación del muelle de Arinaga, Agüimes". 1967. Registro: Ministerio de Obras Públicas/Villa de Agüimes; R-107 C3/2.

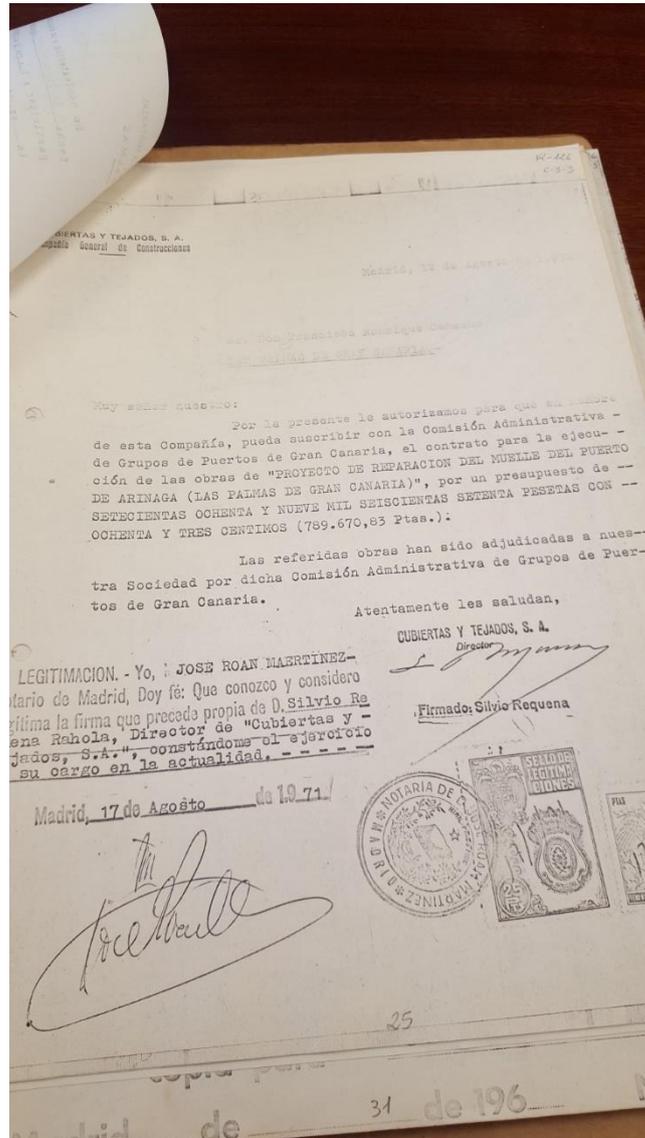


**Fig. 21** Autorización a la empresa Cubiertas y Tejados S.A. la adjudicación de las obras de reparación del muelle de Arinaga (1971). **Fuente:** -Expediente: "Mejora y ampliación del muelle de Arinaga, Agüimes".

1967. Registro: Ministerio de Obras Públicas/Villa de Agüimes; R-107 C3/2.

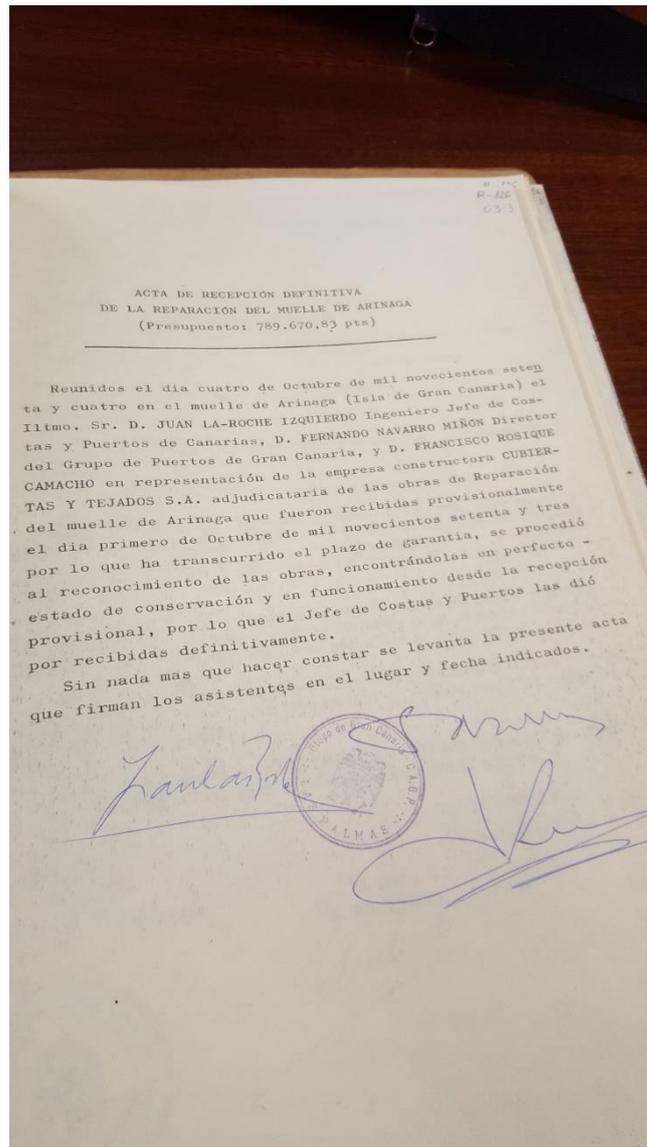


**Fig. 22** Cláusulas administrativas de la reparación del muelle de Arinaga (1971). **Fuente:** -Expediente: “Mejora y ampliación del muelle de Arinaga, Agüimes”. 1967. Registro: Ministerio de Obras Públicas/Villa de Agüimes; R-107 C3/2.

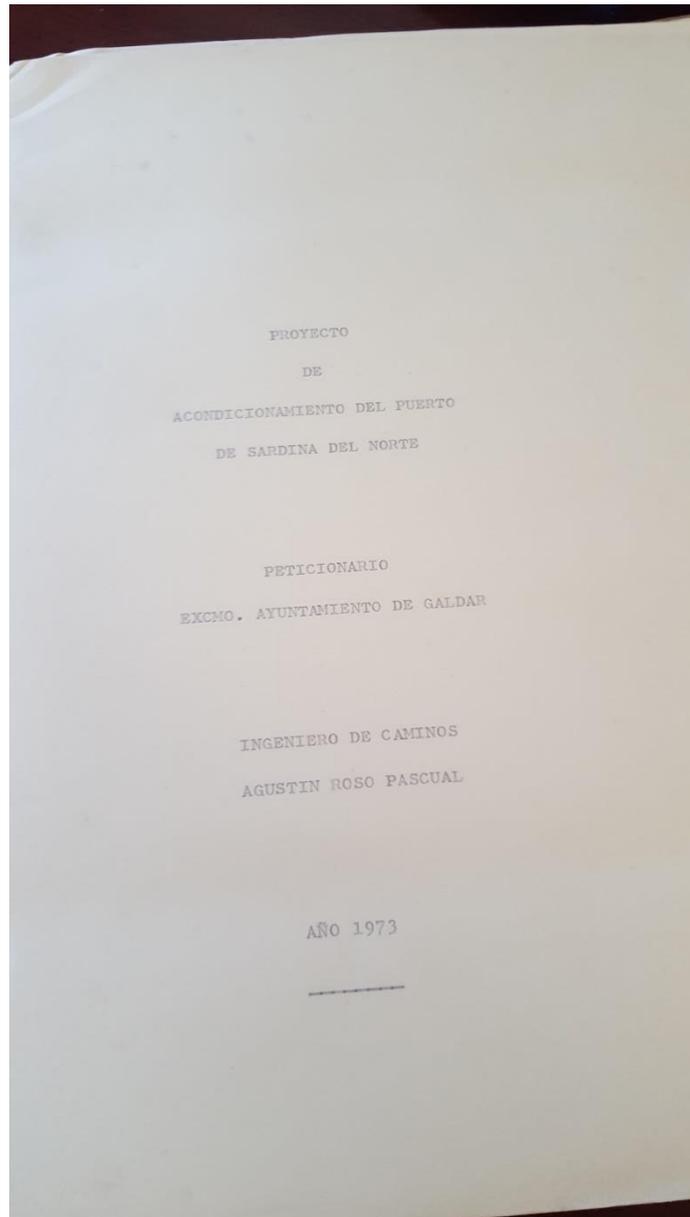


**Fig. 23** Acta notarial a favor de Francisco Rossique Camacho representando a la empresa CUBIERTAS Y TEJADOS S.A. en las Islas Canarias, Ifni y Sáhara realizar negocios en favor de la empresa teniendo como presupuesto límite 5 millones de pesetas. (1971). **Fuente:** -Expediente: “Mejora y ampliación del muelle de Arinaga, Agüimes”. 1967. Registro: Ministerio de Obras Públicas/Villa de Agüimes; R-107

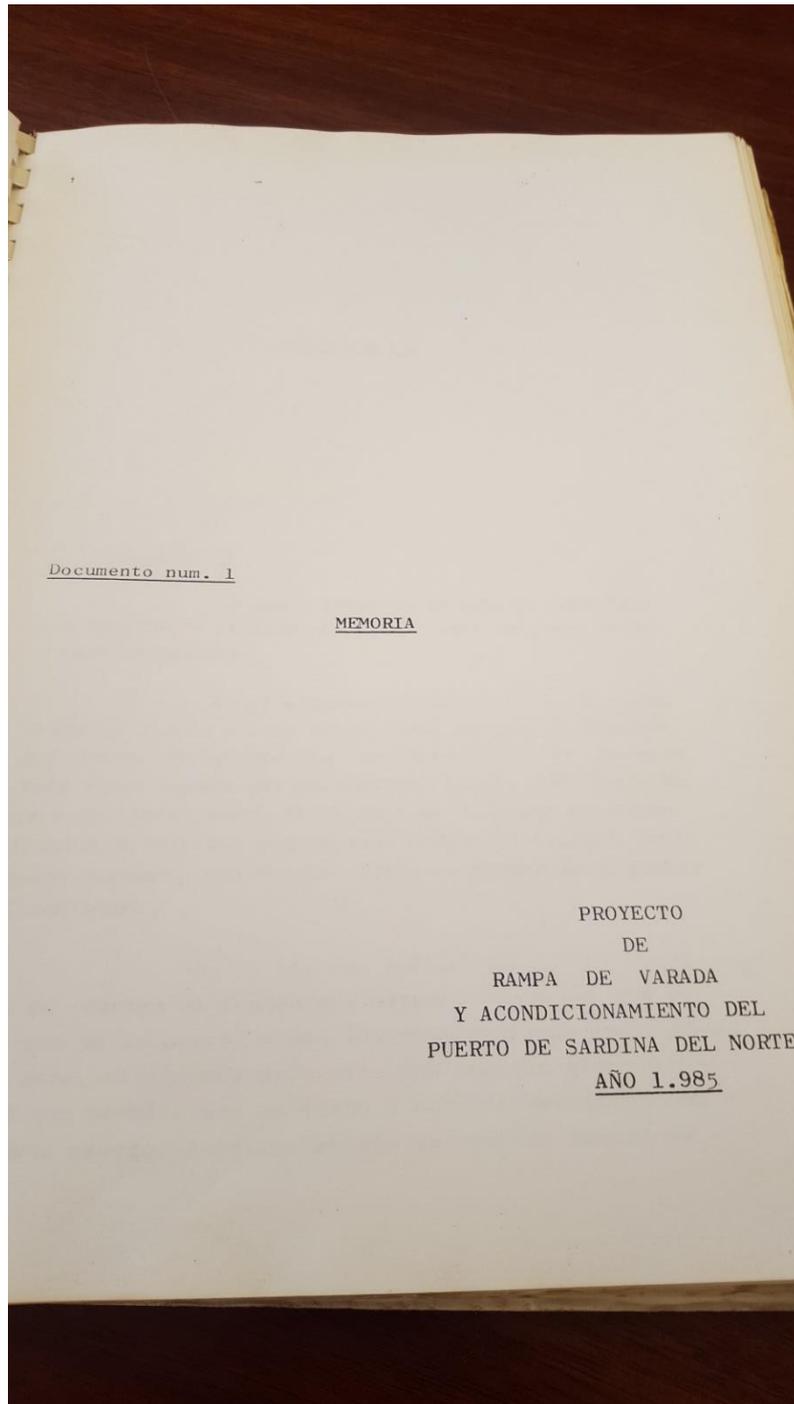
C3/2.



**Fig. 24** Acta de recepción definitiva de las obras de reparación del muelle de Arinaga (1974). **Fuente:** - Expediente: "Mejora y ampliación del muelle de Arinaga, Agüimes". 1967. Registro: Ministerio de Obras Públicas/Villa de Agüimes; R-107 C3/2.

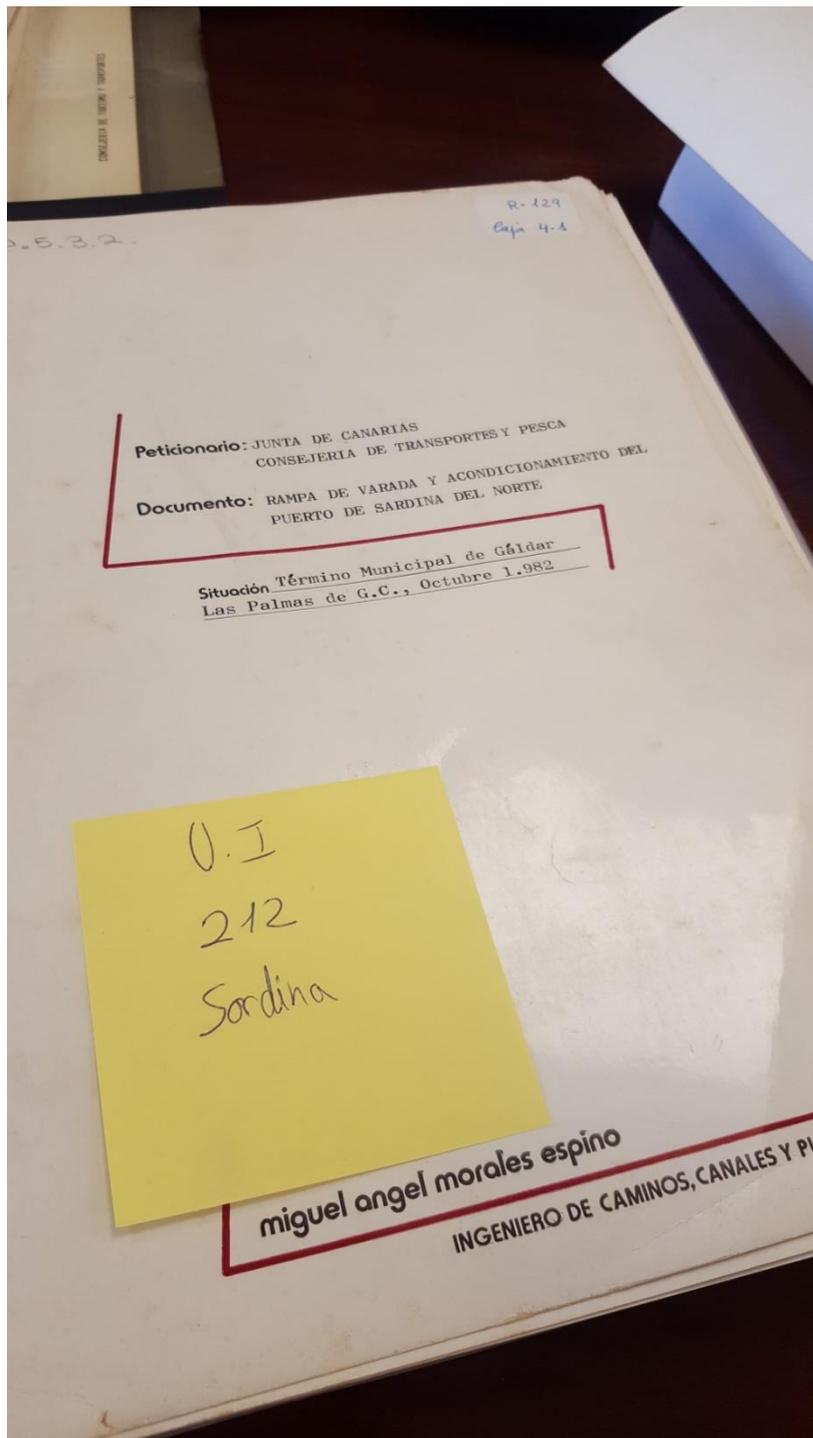


**Fig. 25** Proyecto de Acondicionamiento del Puerto de Sardina del Norte (Gáldar, 1973). **Fuente:** Expediente: “Proyecto de acondicionamiento del Puerto de Sardina del Norte”. Año: 1973. Registro: R-128, Caja 3-1.



**Fig. 26** Memoria del proyecto de rampa de varada y acondicionamiento del puerto de Sardina del Norte (1985). **Fuente:** Expediente: “Rampa de varada y acondicionamiento del puerto de Sardina del Norte”.

Año 1985. Registro: R-129, Caja 4-1.



**Fig. 27** Memoria del proyecto de rampa de varada del puerto de Sardina del Norte (1982). **Fuente:** Expediente “Rampa de varada de Sardina del Norte”. Registro: R-129, Caja 4-1.

RESUMEN DE CUANTOS LICUADOS (Diciembre)		TOTAL
que se acredita en validaciones anteriores		79.890.000
que se acredita en el periodo a que corresponde la certificación		57.677.030
<b>TOTAL</b>		<b>22.212.970</b>

CERTIFICACION		TOTAL
Chito variado a que se acredita en sus validaciones anteriores		22.212.970
Chito variado con anterioridad		
Abono a Anticipo a cuenta de resultados (Diciembre)		
Abono a Anticipo a cuenta variado (Diciembre)		
Indicaciones (Diciembre)		
<b>TOTAL</b>		<b>22.212.970</b>

LAS PALMAS a 13 de DICIEMBRE de 1989  
EL DIRECTOR DE LAS OBRAS.

SERVICIO DE PUERTOS

**Fig. 28** Copia de la obra Acceso al embarcadero de Sardina del Norte (1989). **Fuente:** Expediente “Autorización proyecto de paseo y acceso al embarcadero de Sardina del Norte: 11/04/1988-04/12/1989 (ampliado algunos documentos hasta 1992). Registro: R-157, Caja 4-9.

*Anexo IV. Fotografías*



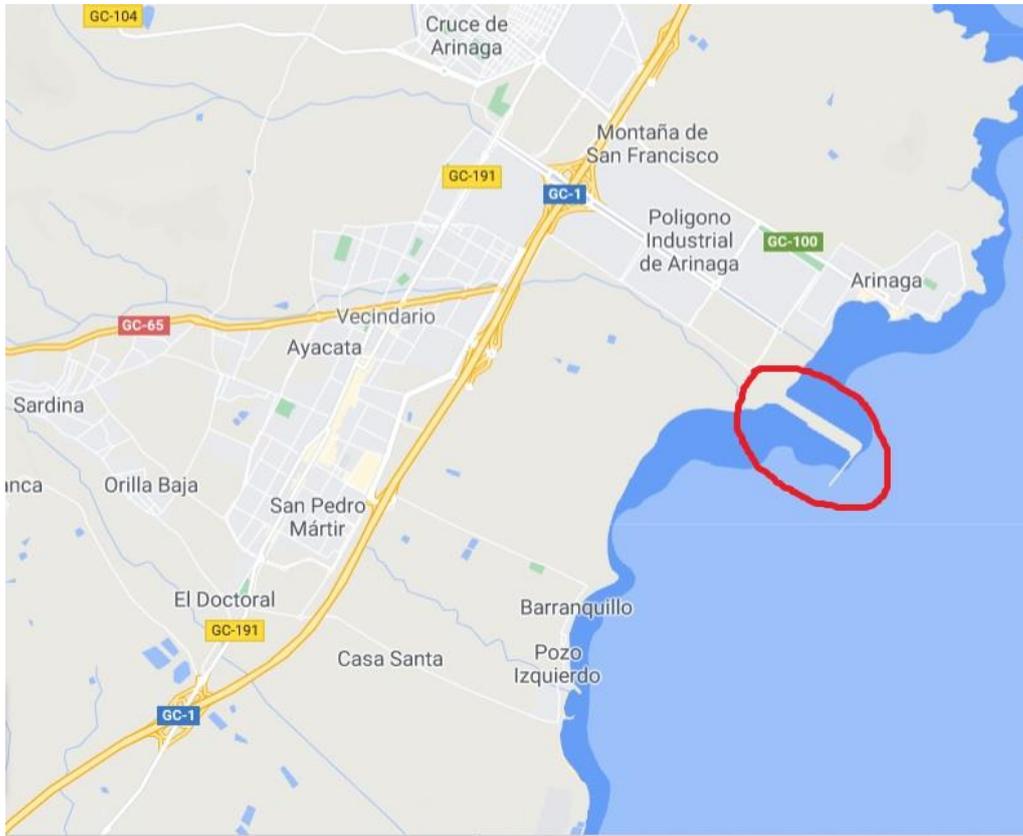
**Fig. 29** Puerto de Arinaga (2021). **Fuente:** Propiedad del autor.



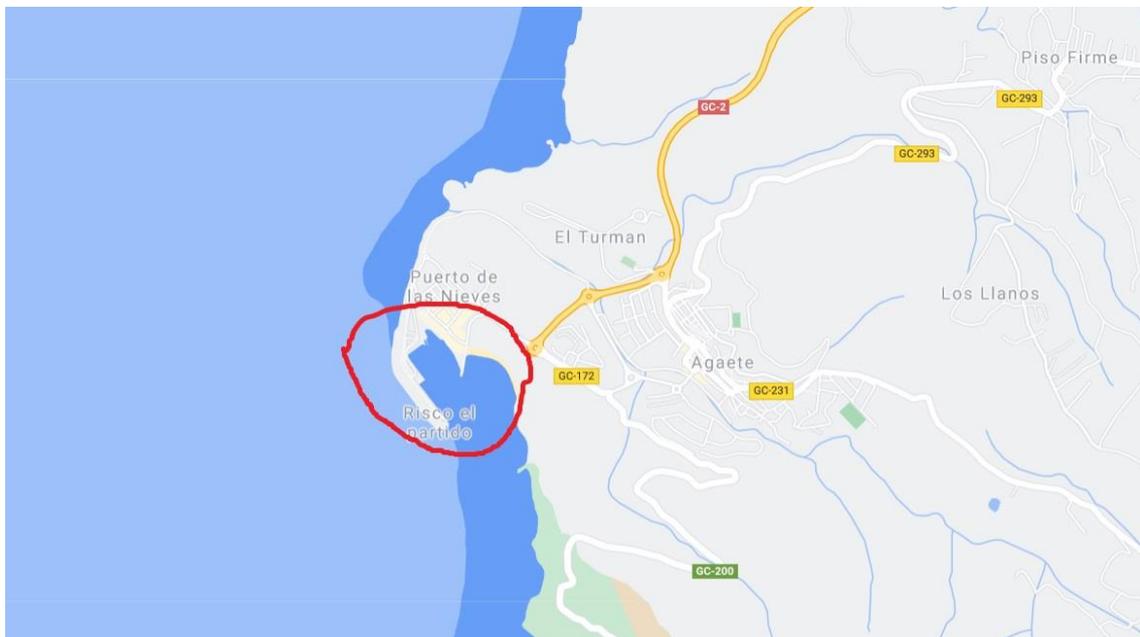
**Fig. 30** Puerto de Sardina del Norte (2021). **Fuente:** Propiedad del autor.



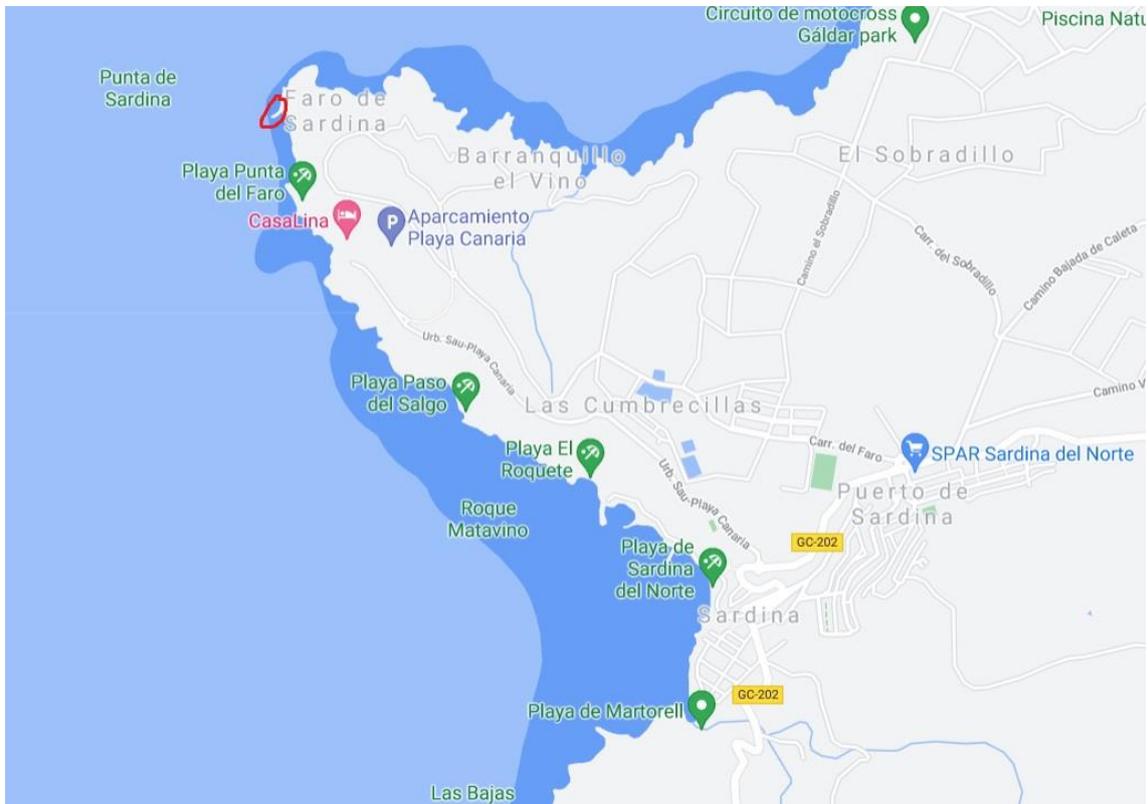
**Fig. 31** Muelle viejo de Agaete (2021). **Fuente:** Propiedad del autor.



**Fig. 32** Mapa indicando la situación espacial del puerto de Arinaga. **Fuente:** Google Maps.



**Fig. 33** Mapa indicando la situación espacial del muelle viejo y puerto de Las Nieves. **Fuente:** Google Maps.



**Fig. 34** Mapa indicando la situación espacial del muelle de Sardinia del Norte. **Fuente:** Google Maps.