

**REFLEXIONES SOBRE LOS PRIMEROS MOMENTOS DE LA
HISTORIA DEL PUERTO DEL ARRECIFE**

ALFREDO DÍAZ GUTIÉRREZ

Cuando nos planteamos la elaboración de esta comunicación un inmenso abanico de hipótesis, contradicciones y conjeturas se presentaban ante nosotros, elementos que de alguna manera pudieron ser superados gracias a la articulación de una gran dosis de ilusión y cariño por El Puerto; siempre bajo la óptica, hasta cierto punto inexperta, de quien como el que les habla, da sus primeros pasos en la apasionante singladura de la investigación histórica.

Las motivaciones se presentaban claras y contundentes, los medios para darle cuerpo y contenido no lo estarían tanto. El primer problema con el que nos encontramos fue la carencia de información o, cuando menos, lo limitado de la misma, sobre todo aquélla que podía hacer referencia al siglo XIV y primera mitad del XV donde se apuntará alguna cita interesante. Por otro lado comprobamos una vez contrastada la información a la que pudimos acceder que ésta respondía muchas veces a la transposición de hechos históricos a la vez que pecaba de ser tremendamente anecdótica y con una gran dosis de subjetividad.

En resumen, hemos podido comprobar cómo un mismo hecho tiene infinidad de interpretaciones, muchas veces contradictorias. Entonces nos hacíamos la siguiente pregunta: ¿Dónde están las auténticas fuentes informativas sobre el tema?

Sin lugar a dudas, casi toda la información referente a los siglos XV y XVI desapareció para siempre en el incendio del archivo de Teguiise. Al mismo tiempo somos de la opinión de que mucha de esa información ha sido expoliada y se encuentra repartida en otros archivos o formando parte de depósitos documentales, colecciones privadas, etc., que requieren una urgente catalogación/clasificación para ponerlos al servicio de la investigación.

Este conjunto de limitaciones que aquí planteamos impiden hasta cierto punto la realización de investigaciones históricas que tengan en el rigor científico su bandera. Sin embargo, entendemos que no podemos permanecer «cruzados de brazos» y dar la espalda al hecho en sí mismo sin buscar soluciones al respecto. En este sentido entendemos que la oportunidad que nos brinda este tipo de encuentros podría funcionar como plataforma de dimensión, crítica y puesta en común de opiniones con el ánimo de evitar esas mil y una interpretaciones sobre un mismo tema, contacto que a nuestro juicio, debe pasar por una revisión/valoración de todo lo realizado hasta el

presente en evitación de tantas interpretaciones gratuitas que con relativa frecuencia aparecen en los trabajos de investigación sobre Historia Canaria.

«Reflexiones sobre los primeros momentos de la historia del Puerto del Arrecife» no tiene otras pretensiones que las de motivar un cierto nivel de discusión y provocar la atención/interés por un período, hasta hoy, oscuro y confuso en la historia del Puerto del Arrecife, esperando que en futuros trabajos más profundos y específicos, disipen definitivamente las brumas en que hoy se encuentra.

Aprovecho la ocasión para «curarme en salud» y decir que soy el primero en reconocer que el planteamiento de esta comunicación pecará sin lugar a dudas de una cierta falta de rigor, el menos del que nos hubiese gustado dotarla, ello lo justificamos en la relativa inmadurez intelectual de quien les habla. Pese a todo, aquí estamos en la brecha, aportando nuestro granito de arena a estas II Jornadas de Historia de Lanzarote y Fuerteventura.

Entrando en los aspectos fundamentales de la comunicación que aquí presentamos, ésta tendrá como marco geográfico concreto lo que denominamos «costa sur-este de Zonzamas», lugar donde se desarrollará el Puerto del Arrecife y su paralelo de Naos.

Por lo que respecta al marco cronológico nos interesa sobremanera centrar la atención en los momentos inmediatamente anteriores a los que se produce la penetración bethencuriana por las costas del Rubicón en los albores del siglo xv. A este período poco preciso por la carencia de información al respecto lo hemos denominado «postmedieval», que prolonga su influencia hasta la segunda mitad del xv, momento en el que la historia de la isla se cubre de matices renacentistas mucho más vanguardistas y dinámicos.

En este marco histórico y geográfico concreto se irá conformando una ciudad defensiva y costera que antes que nada fue puerto, debiéndose a éste su propia existencia.

El Puerto, por tanto, será el lógico resultado de un momento histórico general tremendamente interesante donde la efervescencia de cambios y la dinámica vanguardista se cubrían de aventura para servir de hipotética «válvula de escape» a más de una pasión creadora que veían en el Atlántico un auténtico «cajón de sorpresas». Por qué no decirlo también, aquellas motivaciones eminentemente lucrativas con las que soñaban los idealistas y aventureros de Extremadura y la Baja Andalucía deseosos de cambiar sus andrajosas vestimentas por los terciopelos y las sedas.

Pese a todo, el «caldo de cultivo» era excelente para sacar a la luz histórica a tantos pueblos y lugares hasta entonces desconocidos y proyectarlos definitivamente hacia el futuro. El Arrecife sería uno de tantos. Con unas condiciones geográficas realmente excepcionales, sólo necesitaba del impulso histórico del momento para lanzarse al futuro. (Conocidas por todos son las excepcionales condiciones geográficas que presenta esta costa para hacer de refugio y puerto natural.)

También son de todos conocido los logros conseguidos en esa época marcada por el renacer de Europa proyectando sus costumbres, sus vidas y su

historia. Ahora bien. ¿cuál sería la situación de esa costa sur-este de Zonzamas antes de la llegada de la historia a las mismas?

Estamos en el derecho de opinar que si esas condiciones geográficas eran favorables para los aventureros postmedievales, también lo serían para las comunidades indígenas de las que, según datos arqueológicos, vivían en las proximidades de la misma. En efecto, parece lógico plantear la existencia de una ocupación poblacional al menos inestable y temporal, por parte de los aborígenes de la isla sobre este lugar concreto. Así centraríamos nuestra tesis al amparo de factores como proximidad geográfica y una proyección de las actividades económicas del cercano poblado aborigen de Zonzamas sobre las actuales costas del Arrecife, en forma de asentamiento temporal inestable, principalmente.

Si realizamos un somero recorrido por las investigaciones que hasta el momento se han realizado sobre el comportamiento económico de los aborígenes canarios, éstos nos ponen ante la evidencia de prácticas agrícolas y ganaderas que, centradas en las zonas del interior de las islas, podían proyectarse hacia lugares próximos a la costa. Esta última apreciación nos interesa sobremanera. En efecto, consultando la toponimia de lugares próximos al Arrecife, nos encontramos con el término «Argana» que a juicio de muchos estudiosos de estos temas viene a significar «campo de mieses». ¿Podrían ser esos llanos de Arrecife una proyección de las actividades económicas del poblado de Zonzamas? ¿Confirma este hecho la existencia en Maneje de molinos colectivos denominados queseras? Son algunas cuestiones a tener en cuenta. Pero continuemos profundizando en aspectos que se desprenden de la actividad económica. Tenemos conocimiento de que la pesca y el marisqueo eran actividades muy practicadas por los aborígenes canarios, una prueba evidente de la existencia de estas actividades extractivas la tenemos en la relativa frecuencia con la que aparecen concheros y útiles de pesca en los poblados aborígenes de Canarias. Se nos viene a la mente aquella crónica que hacen los hombres de Rejón cuando el 24 de junio de 1478 toman contacto con la «isla redonda»: «... Tomaron un canario viejo que en aquel tiempo estaba mariscando a la orilla del mar...».

Pero, concretando en datos referentes a la costa sur-este de Zonzamas, ¿tenemos algún dato concreto? Nosotros no hemos encontrado más que las referencias que hace el cronista decimonónico José Agustín Álvarez Rixo que, pese a tener carácter de crónica costumbrista, no duda en hacer una detallada exposición de las variadas técnicas que utilizan los pobladores de las costas del Arrecife para aprovechar la abundancia de pesca y marisco que allí existe: pesca de toninas, utilización del «muro del Charco» recientemente descubierto en los trabajos de dragado y limpieza del mismo, muro de piedra seca que era utilizado para atrapar peces en función del movimiento natural de las mareas.

Todos estos hechos nos invitan a suponer la existencia más o menos intensiva de un aprovechamiento de estos recursos naturales en la costa del Arrecife por parte de los aborígenes de Zonzamas, lo que a su vez puede

llevar aparejado la existencia de asentamientos poco importantes e inestables de los que aparecen citas a partir del siglo XV tras el asentamiento de los Herrera-Peraza, ubicando estas «chabolas de pescadores» en el lugar denominado «La Puntilla», comunidades tremendamente pobres, pues como dice Abreut Galindo «... la pesca era una actividad para los nobles, el marisqueo era la actividad de los pobres...».

Por su parte, Gonzalo Fernández de Oviedo en su «Historia General de Indias», no dudó en resaltar la tremenda importancia de la pesca en Canarias y estamos en los albores del siglo XVI.

Pese a todo, nos seguimos moviendo en un marco bastante oscuro y umbrío que se presenta endeble ante una fuerte crítica pero que en todo caso es susceptible de planteamientos e hipótesis más o menos razonables.

En medio de esta situación poco clara y precisa, tenemos información sobre la llegada de algunos aventureros a las costas de Lanzarote... Bethencourt dijo que el Arrecife «Acatife» (error de transcripción sin lugar a dudas como bien comenta Serra Ráfol en *Le Canarien*), era el mejor puerto de Las Canarias. Lo mismo Lancelotto Malocello en 1302 que fundó sus reales en algún lugar de la isla que hoy pertenece al campo de la especulación histórica; ¿Montaña de Guanapay? ¿Arrecife de Afuera? Sin lugar a dudas urge una profunda investigación al respecto. Más tarde la llegada de Ruiz de Avendaño, según parece, por la Caleta de Famara.

Por último, nos interesa la trágica llegada del saqueador Pérez Martell allá por 1393 llevándose a más de un centenar de aborígenes y destrozando definitivamente el linaje noble de los mismos.

Todos estos hechos, nos ponen en la antesala de la penetración bethencuriana para que desde el preciso momento en que el normando entra por el sur establecerse una línea imaginaria que, atravesando la isla, se proyectará sobre la «Gran Aldea» (la futura Teguisse), dejando en medio el poblado de Zonzamas que, inmerso en la dinámica de proyección hacia el norte-interior de la isla, seguido por los bethencurianos y gracias a la convivencia pacífica que se establece, verá aumentada su actividad para posteriormente verse absorbida por «La Gran Aldea», lo cual repercutirá sobremanera en el futuro Puerto de Arrecife, al que sí damos por hecho, argumento por otro lado lógico y coherente, de error de transcripción del término *L'Arescif* por el *Acatife*, las alusiones bethencurianas son un hecho, aunque no aporten gran cosa sobre el estado del posible poblamiento, actividades, etc., sino que se centra en loar las especiales y muy favorables condiciones para la construcción de un puerto, fenómeno que confirma el manuscrito de Valentín Fernández de fecha 1508.

En un intento de aportar algo más de luz sobre el tema, hemos dedicado tiempo a revisar una densa bibliografía que sin tratar el tema específico del Puerto, hace algunas aportaciones importantes, que por contraste nos puede permitir hacer algunas afirmaciones aproximadas. En este sentido, hemos profundizado en los contenidos de la recientemente publicada obra de Manuel Lobo Cabrera titulada: «La esclavitud en las Canarias Orientales

siglo XVI», premio erudición Viera y Clavijo en 1980. Este autor realiza una interesante labor de compilación y crítica de un gran número de publicaciones entre las que destacan los comentarios a la obra de Rumeu de Armas, donde el ilustre autor analiza las relaciones entre España y el África atlántica. Las críticas de Lobo le llevan a plantear: «... los contactos castellanos con la costa africana se inician desde el preciso momento en que los europeos conectan con las islas...».

Por su parte, el profesor Rumeu de Armas en su obra «Piratería y ataques navales contra las Islas Canarias, Tomo I, Madrid 1947», confirma con profusión de datos el contacto castellano con África y más concretamente al referirse a Lanzarote dice: «... Las incursiones por parte de los señores de Canarias las inicia Diego de Herrera en 1467...». Tenemos pues confirmados estos contactos para la segunda mitad del siglo XV. Recordemos que el Pacto de Sevilla que le concede el señorío de Lanzarote a doña Inés Peraza se firma el 15 de junio de 1445, pese a que la forma efectiva de la propiedad se realice con posterioridad. Estos datos no confirman en ningún caso que estemos ante los inicios y por lo tanto que la proyección de Teguiise sobre el Arrecife no se hubiese producido con anterioridad. Ahí quedan las correrías de Maciot de Bethencourt por las islas y la lógica utilización de la costa de Arrecife como punto de partida. Este personaje domina y subyuga a la isla hasta prácticamente el año 1448, pese a las intervenciones del Conde de Niebla, los dos años de dominio portugués o las lógicas repercusiones del Pacto de Sevilla. Subyuga y crea unas relaciones de dependencia típicamente feudales, utilizando el Puerto pura y simplemente para dar salida a sus mercaderías, preocupándole bien poco la seguridad/defensión de su proyección costera. Este hecho crea una situación de inseguridad que se verá aumentada en el momento que se inician los saqueos sobre la costa africana en tiempos de los Herrera-Peraza a los que sólo les interesa hacerse fuertes en Teguiise como queda demostrado en el aporte de infraestructura que realiza en el Puerto, colocando sólo una pequeña torre que, según apunta Agustín de la Hoz, estaría situada en el Arrecife de Adentro, donde hoy se encuentra el Puente de las Bolas. Esta primaria infraestructura, lejos de potenciar la actividad y el consiguiente crecimiento del puerto, lo que provoca es un «efecto de freno» motivado por un aumento del factor de inseguridad. Atrás, abandonado por ese mismo hecho, había quedado el Bethencuriano Rubicón; tanto fue que en 1485 se producirá el traslado de la sede episcopal Rubicense a la Gran Canaria alegándose cuestiones de seguridad e indefensión. Este hecho nos confirma en parte que a lo largo de toda esa centuria, el asentamiento de muchos costeros era tarea dificultosa, por todo ello, la proliferación de viajes y saqueos realizados por los Herrera-Peraza lejos de traer prosperidad al Puerto provoca un efecto de freno y es que, como decíamos anteriormente, el factor inseguridad y los continuos saqueos a los que se veía obligado el Puerto lo convertían en un lugar poco atractivo para fundar un asentamiento estable.

Estamos pues dentro de lo que podemos denominar como la alborada de

la historia del Puerto en las que, pese al freno, se irán conformando las bases del «futuro Burgo» y más tarde de la ciudad, pasando de un estado feudal a una situación de mayor libertad dentro de una óptica típicamente renacentista con hechos tales como: la toma de posesión de Alfonso Cabrera como jefe de la isla según mandamiento del duque de Medina Sidonia a la sazón hijo del legendario Conde de Niebla, o la propia muerte, que marca una época, del conquistador Hernán Peraza en 1452 y el nombramiento de Inés como heredera. Hechos y acontecimientos que marcan el final de una época y el inicio de otra nueva mucho más vanguardista y dinámica, aunque esta línea repercutirá en el Puerto con un cierto retraso, fenómeno que no ha sido estudiado como merece. En este sentido entendemos que una investigación sobre la figura de Guillén de las Casas, el cual toma las riendas según cédula Real de 10 de febrero de 1430 sustituyendo al Conde de Niebla, sería fundamental para entender esta época, cubriendo un importante espacio que hoy está en blanco y provocando que, por el nivel de investigación en el que nos movemos, el muy interesante siglo XV del Puerto esté aún bastante oscuro. Todo lo contrario sucederá con el siglo XVI que se presenta como mucho más claro debido a la abundancia de información que existe al respecto, lo que nos permite trabajar sobre hechos constables, dejando de lado el campo de los supuestos históricos.

Antes de entrar en el análisis del 500, resultaría interesante retomar la fecha de 1449 cuando el duque de Medina Sidonia, según Orden Real del mismo año, obtiene la potestad para realizar expediciones sobre lo que genéricamente se conocía como Berbería. En efecto, se hace del todo necesario retomar este hecho porque será a partir del preciso momento en que se produce la primera expedición, que partiendo del Arrecife llega a las costas de Berbería, cuando se inicia en esta costa sur de Zonzamas, la presencia de asentamientos estables al amparo de un aumento de la actividad mercantil que fue a la vez proyección y freno; almacenes para mercaderías, lugares para reparación y vituallas de barcos, se encargaron de ir conformando el futuro puerto.

De una forma u otra, la propia actividad mercantil que se genera a raíz de estas expediciones a África y al resto de las Islas Canarias, unido a la consiguiente necesidad de defensa de este emporio costero, traerá consigo una lógica afluencia de aventureros de otros lugares a la vez que son muchos los que dejan Teguiise para trasladarse al Puerto, pese a lo que significaba el alto riesgo que corrían sus mercaderías y sus propias vidas. «... Poco a poco Arrecife iba conformando su cuerpo y su espíritu de riesgo y aventura, pero con la vista puesta en un horizonte lleno de proyectos y de esperanza...».

Asistimos, por tanto, a una «revitalización del emporio» siempre bajo los parámetros que nos da el siglo XV a nivel de Canarias y su revolución entendida como vertiginoso paso de la Prehistoria al Medieval y luego al Renacimiento.

Serán estas expediciones las que marquen el futuro del Puerto, al menos hasta que se producen los acuerdos de Felipe II con los sultanes de Berbería.

Podemos aceptar como válida la cifra de 46 entradas en Berbería que da el profesor Rumeu, todas desde el Puerto del Arrecife.

Este número importante de expediciones nos hacen suponer la existencia de una creciente infraestructura comercial.

Agustín de la Hoz, haciendo acopio de interesantes documentos, llega a afirmar la existencia de un cierto barrio sin ningún tipo de organización y que estaría formado por gentes procedentes del mar que se asentaban en esta costa al amparo de una interesante actividad comercial.

El propio de la Hoz nos habla de la existencia de un gran almacén conocido con el nombre de «Caserón de los Portugueses» del que no hemos encontrado documentación alguna salvo la cita del mencionado autor. De todas formas, y haciendo uso de la lógica transposición de constantes históricas, este fenómeno que relatamos resulta obvio.

Este núcleo arrecifeño que da sus primeros pasos de cara a conseguir una cierta estabilidad, se limitaba por el momento, a servir «de puente» entre Teguise y sus campañas marítimas, para con el devenir del tiempo, ser luego Puerto y más tarde ciudad, en un claro proceso de crecimiento, pese a los consiguientes frenos, donde la mercadería de esclavos jugó un papel de primer orden, como bien refleja Eduardo Aznar en su obra «Organización Económica de las Canarias después de la Conquista (1478-1527)». Este autor señaló que la venta de esclavos, debido al elevado precio que se pagaba por ellos, permitió que se amasaran importantes fortunas y que esta riqueza repercutiera en parte en la construcción de obras públicas, casi siempre centradas en infraestructura defensiva que provocaría un marco/nivel de seguridad importante y el consiguiente cambio en la fisonomía del asentamiento.

Hasta el momento todas las argumentaciones que venimos vertiendo nos llevan a suponer que la zona donde hoy se desarrolla el Puerto de Arrecife ha funcionado siempre como proyección y complementación de otros lugares.

En efecto, primero como proyección de Zonzamas y más tarde tras la penetración Bethencuriana, como proyección de Teguise, marcando este hecho su historia hasta bien entrado el siglo XIX. Sin embargo, el Arrecife se embarcará en el nuevo movimiento y su siglo XVI será también para el incipiente Puerto un auténtico «Renacer». Esta nueva dinámica histórica general se notó y fue suficiente para superar aquel postmedievo mal entendido y anacrónico en que vivía el Puerto. Ahí queda para siempre la construcción de la Torre de los Herrera sobre el Arrecife de Adentro, que moverá la historia nueva del Puerto a la vez que se proyecta a nivel de la historia de España, como bien se especifica en el tratado de Algeciras de 1882, reconociendo que desde este punto se inicia la historia del colonialismo español en el África atlántica, que instala sobre Puerto Cansado la denominada Torre-Factoría de Santa Cruz de la Mar Pequeña, Chica o Menor, a 33 leguas de Lanzarote en la misma costa occidental africana.

Si este hecho marca el inicio de una nueva época, la continuidad de la misma vendrá marcada por una figura legendaria, controvertida pero llena de

un gran interés, nos referimos a don Agustín de Herrera y Rojas, primer marqués de Lanzarote, famoso por sus correrías en África como se desprende de la densa correspondencia que establece con Felipe II. Estamos en la segunda mitad del siglo XVI y los ataques berberiscos sobre Lanzarote se multiplican en número y en intensidad, a lo que el joven marqués debe hacer frente pese a su tierna edad, ya que es nombrado heredero de Lanzarote el 10 de agosto de 1545, a los tres años de edad, según datos fiables, está bajo la tutela de su abuela doña Catalina Escobar hasta 1549. Al margen de cuestiones hereditarias y de la juventud del marqués, procede hacer las siguientes cuestiones: ¿hasta qué punto se nota la intervención del Marqués sobre el Puerto si éste se afianza en Teguiise? ¿Se produce algún cambio de importancia en la dinámica renacentista iniciada por el Puerto desde la época de los Herrera-Peraza? El primer planteamiento del marqués será procurar un marco de seguridad importante para su isla, intentando controlar la costa de África. Llega incluso a organizar una importante «expedición de castigo» sobre las costas de Berbería, expedición mandada por Pedro Fernández de Saavedra en el verano del 1545, donde encuentra la muerte. Si esto fue un fracaso, el lógico resultado del mismo fue el dar paso a la construcción de importantes puntos defensivos no sólo en la villa de Teguiise, sino en su «brazo hacia el mar», que era el Puerto del Arrecife. El hecho no se haría esperar y así en el año 1572 se concluyen las obras del primitivo castillo de San Gabriel, ubicado en el Arrecife de Afuera; constituido según esquema de planta mora con baluartes defensivos en sus esquinas, denominadas «puntas de diamante». Una fortaleza que por sus reducidas dimensiones jamás podría haber dado acogida a una población numerosa, no sucediendo lo mismo con el construido en aquella misma época en Teguiise de dimensiones algo superiores. Estos hechos nos ponen ante la evidencia que, incluso a estas alturas del siglo XVI, Arrecife contaría con una ínfima población; hecho que confirmará más tarde Leonardo Torriani cuando alega problemas de defensa por falta de efectivos. ¿Sería esta una idea de aquel punto que había pasado en 1586 por el brutal ataque de Arraez? Sin lugar a dudas, la situación poco había cambiado a lo largo del siglo XVI, sin embargo, pese a parecer estancada se proyectaba hacia el futuro, pues se confiaba en él, apiñándose en torno al Viejo Caserón de los Portugueses que ya comenzaba a dar una cierta estructura y buscando directrices en la combinación con la primitiva ermita porteña, como se refleja en el inventario que con fecha 1574 realiza el Beneficiado don Antonio Correa, el cual concreta su ubicación en el lugar denominado La Puntilla, en torno a la misma, y como buscando protección en el apiñamiento aparecerían algunas casas para mercaderías y es de suponer la existencia de comunidades de pescadores, como bien se refleja en las memorias del mayordomo Santaella en los albores del siglo XVII (libros de fábrica del Archivo Parroquial de San Ginés con fecha 1624), donde se refleja también el estado de la primitiva ermita y el proyecto de una nueva que será finalizada en 1667 «... algo más hacia tierra para evitar la maresía que había puesto en ruinas a la anterior ermita...».

Una nueva ermita y en el plazo de unos ochenta años se hizo necesaria una ampliación de la misma, lo que nos pone ante la evidencia de un rápido incremento poblacional y el consiguiente aumento de la importancia del Puerto al amparo de una más efectiva defensión y aumento de sus funciones como brazo hacia el mar de la Villa capital Teguisse.

¿Podemos comenzar a hablar de la existencia de una primaria articulación urbana? Sin lugar a dudas en La Puntilla se irá conformando una primigenia estructuración urbana, como bien queda demostrado por los datos de Torriani cuando se le pide proyecto para defender a las Islas Canarias y en concreto a Lanzarote. En este sentido Torriani dice refiriéndose a la exacta ubicación del primitivo Castillo de San Gabriel: «... La fortaleza está más alta que la tierra de atrás donde están las casas...». De esta afirmación se desprende que las casas se agruparían en una zona baja próxima a la gran Caldera (Charco de San Ginés) concretamente donde hoy está la actual iglesia de San Ginés y sus proximidades. Siguiendo con el proyecto de Torriani, éste toma como proyecto base la tantas veces repetida estructuración defensiva costera en puertos mediterráneos como Dulcigno, La Cruzola, etc. De esta manera proyecta la construcción de una gran muralla que comunicaría, mediante puente levadizo, el nuevo castillo de San Gabriel con las marismas del Arrecife, debe referirse a las marismas del Charco, encerrando así al poblamiento intramuros, y estando defendida por el Castillo de ataques navales. Es más, Torriani propone que de cara a una mejor defensa del lugar y de la isla, la población de Teguisse debiera trasladarse al Arrecife... Si trazamos imaginariamente el inconcluso proyecto torrianesco, nos podemos hacer una idea del tamaño y de la entidad de la población del Puerto por aquel entonces. Un nuevo dato nos apunta algo de luz al respecto. El Puerto a finales del siglo XVIII no contaba con más de 700 habitantes.

Todos estos datos nos llevan a pensar en la existencia de una población escasa pero con cierta estabilidad que, de alguna manera, parece haber superado su situación coyuntural de épocas pretéritas.

Haciendo uso de la información que disponemos, resulta aventurado definir en un encuadre tipológico concreto, la pequeña urbe en formación. Podemos pensar en la existencia de un agrupamiento anárquico en torno a la ermita; pequeñas casas y almacenes para mercaderías al amparo de estructuras típicamente defensivas y costeras que buscaban en el agrupamiento la posibilidad de una más fácil defensión. Un trazado que partiendo de un centro concreto iría articulando casas en torno a él, dejando a un lado esa constante de las ciudades canarias que responden a estructuraciones más renacentistas y de trazado más racional.

Volviendo al análisis de posibles indicadores de la importancia poblacional, ¿tenemos noticias de la existencia de una infraestructura tan básica como la del suministro de agua para sus habitantes y Puerto? El primer dato al respecto aparece; se produce la construcción de la marea denominada «de Santos» que según parece, estaba reutilizando una antigua depresión tapiza-

da con limos que era el lugar donde los aborígenes se abastecían del líquido elemento. Al margen de esto, no aparecen poros y hay que pensar en un inicio del ancestral problema del Puerto y de la isla en cuanto a la escasez de agua, fenómeno que se solventaría con el acarreo y transporte de agua proveniente de otros lugares de la isla e incluso del resto de las Canarias.

Esta escasez supondría sin lugar a dudas, un freno más para el normal desarrollo del Puerto y con él, de la isla. Ahí quedan como fiel ejemplo de lo que decimos, las sequías de finales del XVIII, generadoras de hambre y emigración.

Estos datos combinados con una profundización en el estudio de la estructura de la propiedad de la tierra y las consiguientes utilizaciones de las mismas, nos aportarían una interesante información de cara a un mayor conocimiento del Puerto en aquella época. Por otro lado creemos que también sería interesante llegar a un estudio tipológico de aquellas casas, hoy tristemente desaparecidas, pues en definitiva no son otra cosa que el reflejo plástico de unas relaciones sociales y de producción muy concretas siempre dentro de esa propuesta, por lo que a nuestro juicio debe pasar el estudio de la historia primera del Puerto del Arrecife. A saber:

1. Proyección/complementación de las actividades económicas del cercano poblado aborígen de Zonzamas.
2. Análisis del Postmedievo Bethencuriano.
3. La articulación Renacentista tras la llegada de los Herrera-Peraza.

El primero como asentamiento inestable, proyección de las actividades económicas del poblado aborígen de Zonzamas a escasos kilómetros de la costa del actual Arrecife.

Una segunda etapa cuando el inestable asentamiento penetra en la historia con personajes como Bethencourt, Maciot de Bethencourt, etc., que gracias a la dinámica general de concentración hacia el interior de la isla, Teguiise y el consiguiente abandono del Rubicón, buscan en las costas del Arrecife una proyección de su arcaica y caduca actividad feudal, anacrónicamente postmedieval.

Ya por último, y con la llegada a Lanzarote de los Herrera-Peraza, la dinámica renacentista parece confirmarse. El Puerto se conforma como tal y pese a la inseguridad seguirá una marcha lenta hasta que llegue su explosión decimonónica, alcanzando ese punto que el profesor Martín Galán define como: «... Puertos de función Histórica...».

Sin ánimos de convertir en dogma esta propuesta y como decíamos al principio de la comunicación, no tenemos otras pretensiones que las de motivar a los que como los presentes, alcanzan importantes niveles en el campo de la investigación histórica, y profundizar al respecto. Ahí queda el reto, el Puerto lo demanda desde el preciso momento en que supo levar anclas y poner rumbo fijo hacia un futuro lleno de esperanzas e ilusiones.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- ÁLVAREZ DELGADO, J.: «El Rubicón de Lanzarote», L. 3n, A.E.A., 1957.
- ÁLVAREZ RIXO, J. A.: «Historia del Puerto del Arrecife», Excmo. Cabildo Insular de Tenerife.
- AZNAR, E.: «Organización económica de las Canarias después de la conquista (1478-1527)».
- DE LA HOZ, A.: «Lanzarote», Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote.
- LOBO CABRERA, M.: «Esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI. Negros, moros y moriscos», Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria.
- MILLARES TORRES, A.: «Historia General de las Islas Canarias», Las Palmas, 1983.
- NÚÑEZ DE LA PEÑA, D.: «Sobre la invasión de Morato Arraez en Lanzarote», Libro III, Museo Canario.
- PÉREZ EMBID, F.: «Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el tratado de Tordesillas», Sevilla, 1948.
- RUMEU DE ARMAS, A.: «Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias», T. I, Madrid, 1947.
- RUMEU DE ARMAS, A.: «España en el África Atlántica», Madrid, 1956.
- TORRIANI, L.: «Descripción de las Islas Canarias», Santa Cruz de Tenerife, 1978.
- VIERA Y CLAVIJO, J.: «Historia General de las Islas Canarias».
- KERHALLET: «Derrotero de las Islas Canarias», 1851.