

# El Arrecife moderno y contemporáneo

## El desarrollo urbano

La historia de Arrecife está cimentada en un determinado espacio por gentes que participan directamente en su evolución, transformándolo y adaptándolo a sus necesidades más inmediatas.

## La construcción urbana del Puerto del Arrecife antes de 1978

Arrecife no experimentará un desarrollo urbano hasta bien entrado el siglo XIX, aunque hemos de advertir que desde el siglo XV empieza a crearse un núcleo básico, a partir de la ubicación en lugares concretos, elegidos de manera arbitraria. Se construye una ermita, se trazan algunos caminos para unir los principales elementos urbanos y se refuerzan las vías de comunicación con los restantes pueblos de la isla.

Al mismo tiempo, la población mantiene determinadas pautas sobre el territorio. Las viviendas son abigarradas, unidas alrededor de la casa central o familiar, con estrechos callejones, formando pequeñas células enlazadas unas con otras.



Los primeros asentamientos se ubicarán en otros anteriores de tipo estacional situados en lugares favorecidos:

La vega de Arrecife y Argana, debido a la presencia de numerosos bebederos y depósitos naturales de agua que darán lugar a su utilización como maretas (maretas del Santo).

Maneje, por las zonas de pastos que abarcaban desde Corral Hermoso (en la costa de Teguisse) hasta Emine y Tahíche.

La Puntilla, por sus recursos pesqueros y comerciales (Porto Naos) y Las Marcas, por servir de enlace con las pesquerías cercanas y con “infraestructuras” portuarias (puerto Cavallos o del Arrecife).

La existencia de asentamientos aborígenes en las zonas de Maneje (el “goro” de Tahíche Chico) y el Lomo (“taro”), unido a la cercanía de otros núcleos aborígenes le otorgan una importancia crucial a la zona desde mucho antes de la llegada de los europeos.

### **Condicionantes en el proceso de poblamiento**

No es fácil indicar cómo y cuándo nace un enclave poblacional, pero en el caso del Puerto podemos enumerar una serie de condiciones favorables para ello.

Los nuevos habitantes se amoldaron a los condicionantes existentes en este lugar. Algunos fijaron sus viviendas junto a zonas ya habitadas por los “canarios”, otros utilizaron sus propias moradas (cuevas, casas hondas), e incluso, adoptaron —mejorándolos— los senderos trazados por los naturales de la isla.

Factores que explican el asentamiento poblacional:

*Razones geográficas:* Arrecife cuenta con el mejor puerto natural de Canarias además de estar situado cerca del centro geográfico insular.

*Razones económicas:* La existencia del puerto facilitaba el comercio con otras islas.



**Razones sociales:** Los nuevos pobladores poseían una cultura eminentemente marinera, instalándose junto a recursos acuíferos cercanos (maretas de costa) y tierras de labor (vegas).

**Razones militares:** Un lugar relativamente protegido de posibles ataques interiores y exteriores.

Las diferentes zonas quedan diferenciadas entre sí por sus propias características ambientales y económicas.

**Argana**, de marcado carácter agrícola. Los vecindados se abastecían de las aguas de los depósitos naturales y de la maretta del Santo en la zona de la vega de Arrecife o vega del Santo.<sup>79</sup>

**Maneje**, zona ganadera que ocupa una amplia extensión, uniéndose con otros lugares de abundantes pastos.<sup>80</sup>

**El Puerto del Arrecife** se ciñe a su litoral y zonas anexas desde los llanos de Porto Naos al norte y Matas Verdes al sur (marismas que se formaban cerca de la playa del Reducto), limitando con los términos de Maneje, el de Argana, Corral Hermoso y el de Yagabo.

### **El puerto (los puertos): principal elemento urbanizador**

Arrecife será primero puerto y luego ciudad. Esta afirmación no es gratuita, pues el puerto natural y sus magníficas condiciones geográficas posibilitan su desarrollo, otorgándole un marcado carácter comercial y marinero. Evidentemente, estas condiciones no pasaron desapercibidas por cuantos históricamente mantuvieron una relación directa con él.

De esta forma Jean de Bethencourth fija su atención en tres puertos: el de La Graciosa, el de Rubicón y el de Arrecife, teniendo en común todos ellos la posibilidad de llevar a cabo aguadas<sup>81</sup>.

- El puerto de La Graciosa cuenta con las fuentes del macizo de Famara.

79 En 1700 Ana Pérez vende unas propiedades al capitán Gaspar Rodríguez Carrasco, al que llamaban "el Santo".

80 Tahíche, Corral Hermoso, Cortijo del Majo, los Ancones y la costa de Guatiza.

81 Operación que realizan los barcos con el fin de proveerse de agua.

- Rubicón presenta los pozos y fuentes de Femés y de los Ajaches (zona de importantes asentamientos aborígenes).

- Arrecife posee numerosos bebederos donde van a parar las escorrentías de los llanos de la vega arrecifeña, además en su término están las conocidas maretas del Santo (reminiscencia aborigen).

*"Tiene el puerto que llaman de Naos, junto a el Arrecife, que está a la parte del sur. Éste es el puerto más principal de la isla... Es puerto muy seguro de todos vientos. De invierno y de verano pueden estar en él mucho de galeras y otros navíos de alto bordo, que están a el abrigo... Serca... y como a doçientos pasos de la orilla de la mar están argibes de aguas que llaman aguas de maretas, donde los navíos basen aguada, que la ay en abundancia..."<sup>82</sup>.*

La presencia de maretas en Arrecife aparece documentada en el Manuscrito de Valentín Fernández (1508) y en el Informe realizado por el ingeniero cremonés Leonardo Torriani (1590).

El Puerto del Arrecife, a pesar de contar con tan buenas perspectivas, no aprovechará sus recursos potenciales hasta bien entrado el siglo XX.

#### Las condiciones histórico-geográficas

- Puerto natural, el mejor de Canarias. Facilidades para varar los barcos en las bajas y arrecifes costeros, creando un abrigo natural.
- Posibilidad de aguada, por la existencia de maretas y bebederos cercanos.
- Fácil acceso al principal núcleo poblacional insular: Zonzamas, Gran Aldea y posteriormente Teguisse.

Durante el siglo XIII servirá de puerto de escala y aprovisionamiento a los marineros europeos.

82 AGS. 200. fº. 247 "Relación de la vyzita que el capitán Tomás de Cangas, gobernador de la ysla de Canaria, hizo en la ysla de Lanzarote por mandado de V. Magestad en este año de 1587 años". Véase RODRÍGUEZ YANEZ, José Miguel: "El informe de D. Tomás de Cangas sobre Lanzarote (1586)". Anuario del Instituto de Estudios Canarios. XXXIX. 1995. pp. 231-244.





Arrecife según Torriani, donde aparece la marea del Santo al fondo (con forma circular) y una docena de casas (dos espaciosas) además de cinco grandes barcos anclados en la zona del actual puente de las Bolas y Charco de San Ginés.

Las numerosas ensenadas son aprovechadas como pequeños puertos naturales. Así, en el siglo XV, sobresale el puerto situado en el Charco de San Ginés; en el siglo XVI cuenta con el de Naos y el de Arrecife o Cavallos (Cauayo, Guadcauyo o Pasacavallo).

Puerto Caballos guarda estrecha relación con la colonización de América y el traslado de caballos desde Lanzarote hacia el continente (s. XVII), verificándose el trasiego mercantil por este puerto, dato que recoge Viera y Cla-



vijo en su obra. Otra hipótesis es la defendida por Agustín de la Hoz, que lo relaciona con el espolón de algunos barcos de la baja Andalucía, con formas de caballo. Por regla general, es muy frecuente este topónimo en las islas (puerto Cavallo en Tenerife) y en zonas costeras africanas (Angra de Cavallos o ensenada de los caballos) enlazados con referencias marineras.

La importancia de los puertos del Arrecife como base de operaciones durante el señorío es incuestionable, pero aún constituye un tema histórico escasamente orillado por los investigadores.

### Los castillos

El primer castillo o baluarte defensivo de Arrecife pudo ser el de Lanceoto Maloyssel, tal como hemos explicado en páginas anteriores. Entendemos que lanzar esta hipótesis es ciertamente arriesgado, máxime teniendo en cuenta la niebla histórica que rodea su estancia en la isla, pero al mismo tiempo, lo consideramos un hecho factible y una alternativa a las teorías hasta ahora apuntadas.

### San Gabriel y Fortaleza de los Herreras

La firma de un "convenio" suscrito entre Diego García de Herrera e Inés Peraza con los Reyes Católicos (pacto de Sevilla, 1445) facilita, por parte de éstos, la fortificación del Puerto del Arrecife. Se construye un pequeño silo circular de unos tres metros de diámetro por cuatro de alto (destinado a almacén eventual) y una rampa empedrada a modo de muelle con baluartes esquinados y algunas ballestas<sup>83</sup>.

Del Puerto del Arrecife sale en 1476, un contingente humano bajo el mando de Diego García de Herrera, señor de las Canarias, que llevaría a cabo la fundación en África de la torre de Santa Cruz de Mar Pequeña,<sup>84</sup> iniciando el proceso de asentamiento canario en las costas africanas. La torre servía de cabeza de puente para las incursiones en África, destinadas a la captura de esclavos. En este sentido, Arrecife constituye a partir de entonces una plataforma de entrada y salida de estas acciones africanas.

<sup>83</sup> Situado en el islote cercano al Arrecife, donde está ubicado el puente de las Bolas.

<sup>84</sup> En 1476 Diego de Herrera tenía el título de Señor de las Islas Canarias y del Mar Menor de Berbería, en el año 1478 se dirigió desde Arrecife al Puerto de Gauder, en la desembocadura del río Mediodía, en donde levantó esta fortaleza, cuyo dominio abarcaba el litoral comprendido entre Agadir y Cabo Blanco. Fortaleza que sería destruida por ataques moros en el siglo XVI.



“...capturándose en los aledaños de Tagaos a 158 indígenas, y regresaron con un riquísimo botín al puerto de Arrecife”<sup>85</sup>.

Indudablemente estas razzias hicieron aborrecibles los nombres de los señores de Lanzarote en el continente, lo que provocó las reacciones lógicas por parte de los Xarifes (dinastía reinante en Marruecos) que continuamente atacarán en represalia a la isla. La política de revancha de los berberiscos incide negativamente en el despegue de Arrecife como puerto y ciudad.

En 1569 visita la isla el capitán Gaspar de Salcedo, quien construye una plataforma baja y amurallada con su correspondiente pretil de piedra<sup>86</sup>. El 22 de septiembre de dicho año, el corsario moro Calafat ataca Lanzarote, llevándose como rehenes a 200 cautivos lanzaroteños y “...la artillería robada en los fuertes de Lanzarote...”<sup>87</sup>.

Felipe II obsequió a Agustín de Herrera<sup>88</sup> con 200 arcabuces, entregados en 1571 con el fin de rearmar a las milicias lanzaroteñas en unos momentos tan críticos. También se enviaron “...12 soldados y tres artilleros al mando del capitán Gaspar de Salcedo, con el encargo de instruir y disciplinar a las milicias...”<sup>89</sup>.

En 1571 el ingeniero Agustín Amodeo proyectó un plan de fortificaciones con la recomendación de realizar en la “...boca del puerto una torre fuerte para defenderlo de los navíos...”<sup>90</sup>.

A raíz del ataque de Dogali “el Turquillo”, quien desembarca en Arrecife el 21 de septiembre de 1571, se acelera la construcción de una fortaleza en el “isloote de afuera”, planificada anteriormente por el capitán Gaspar de Salcedo.

85 RUMEU DE ARMAS, Antonio: “Canarias y el Atlántico...”, op. cit., T. I. p. 217.

86 LOBO CABRERA, Manuel y QUINTANA ANDRÉS, Pedro: “Arquitectura de Lanzarote en el siglo XVII”. Cabildo de Lanzarote, 1997. Arrecife p. 70.

87 RUMEU DE ARMAS, Antonio: Op. cit., p. 486.

88 Agustín de Herrera actuó como agente de Felipe II en África.

89 RUMEU DE ARMAS, Antonio: Op. cit., p. 488.

90 LOBO CABRERA, Manuel y BRUQUETAS DE CASTRO, F.: “Don Agustín de Herrera y Rojas. I Marqués de Lanzarote”. Cabildo de Lanzarote. Madrid. 1995, p. 79. Véase LOBO CABRERA, Manuel y QUINTANA ANDRÉS, Pedro: “Arquitectura de Lanzarote en el siglo XVII”. 1997. Arrecife, p. 70.



*“Vimos vuestra carta y esta bien que como dezis en contorno de la torre donde se salvo la gente de esa ysla por el mes de septiembre del año pasado, se haga un muro con dos vartillos conforme a lo que paresció al capitán Salzedo y se acabaría en fin en junio siguiente, la qual vaya tan buena que con ella se asegure la dicha gente”<sup>91</sup>.*

La celeridad de las obras obedecía a la *“...necesidad, e porque ay nueva sierta que el rrey de fez embía diez e seys nabios de rremos para saquear y destruir la dicha isla (sic)”<sup>92</sup>.*

La obra finaliza en 1573 bajo la supervisión del maestro de obras Sancho de Selenín ayudado por un centenar de moriscos conversos, quedando guarnecida por la guardia morisca del conde Agustín de Herrera y Rojas. La estructura estaba formada por una planta mora cuadrada en su cuerpo central y con cuatro baluartes en punta de diamante con sus troneras, dotado de cuatro piezas de artillería (una de bronce y tres de hierro colado, con dos culebrinas emplazadas en la azotea). También se construyó una pequeña cisterna y un parapeto de piedra seca, las dependencias interiores eran de madera.

A pesar de estas mejoras, el ataque de Morato Arráez en 1586<sup>93</sup> puso de manifiesto la insuficiencia que aún presentaba el puerto para defenderse de estas acometidas.

Posteriormente Felipe II manda a Canarias al ingeniero italiano Leonardo Torriani, quien proyecta y traza un nuevo castillo con un camino empedrado y amurallado, uniendo el castillo con el islote del muelle de los Herrera, y desde éste con un puente levadizo a la orilla del Arrecife.

Torriani solicitó el traslado de la capital al Puerto del Arrecife para organizar una mejor defensa de la isla. El camino empedrado tenía tres cañoneras surtidas con falcones de nueve quintales, que disparaban balas de dos

91 AGS. Cédula del rey Felipe II sobre fortificar y dotar de artillería a una torre de la isla de Lanzarote. 2 de octubre de 1572. Guerra Antigua, leg. 76, fol. 152.

92 Archivo General de Simancas (AGS). S.1.1572. Informe sobre un memorial del Conde de Lanzarote. Leg. 76-150.

93 “Dos días más tarde, el sábado 2 de agosto de 1586, los argelinos rindieron con las primeras luces del alba, tras dura lucha, el fuerte de Arrecife, en la isla de El Quemado, con muerte de su artillero y rendición de los otros once defensores”. *Apud.* RUMEU DE ARMAS, Antonio: Op. cit., p. 77.



libras. Recomendó que el fuerte de San Gabriel fuese de planta cuadrada con baluartes en los ángulos. Agustín de la Hoz aclara que Torriani fue el que planificó el puente de las Bolas; el puente sí, pero el de las Bolas no. Se trataba, en definitiva, de un puente levadizo con otros dos de cantería en forma de arco de medio punto. Álvarez Rixo fija en 1598 el comienzo de las obras del castillo de San Gabriel.



*Fachada antigua del castillo de San Gabriel*

En julio de 1593 tres navíos ingleses se adentran en el Puerto y toman la fortaleza recién construida con un escuadrón de hombres<sup>94</sup>. El 13 de abril de 1598 el conde Cumberland halla el castillo arruinado. Sir Walter Raleigh (lord Anson) lo ataca en 1617 sufriendo la baja de su capitán mayor.

Durante la invasión de Tabac Arráz y Solimán del 1 de mayo de 1618, el castillo estaba indefenso, desmantelado y semiabandonado.

Este castillo fue denominado de “Nuestra Señora del Socorro”<sup>95</sup> en 1655, contando con dos piezas de artillería de bronce y un quintal de pólvora. Lanzarote disponía en ese año de seis compañías de milicianos integradas por 431 hombres.

<sup>94</sup> RUMEU DE ARMAS, Antonio: Op. cit., T. II, p. 625.

<sup>95</sup> RUMEU DE ARMAS, Antonio: “Canarias y el Atlántico...”. Op. cit., T. III, p. 156.



Posteriormente se llevarán a cabo varias reformas:

- En 1657 la marquesa de Lanzarote pide a Felipe IV la merced para importar de América esclavos negros que costeasen los gastos de fortificación de Lanzarote.

- En 1666 se reedifica el castillo de San Gabriel contratándose un calero. Sobre 1682 se repara el puente, concluyendo las obras del castillo en 1688, al rematarse la construcción del mismo<sup>96</sup>.

- En 1771 se unió a la isla por medio de una calzada o puente que no tenía más que un ojo muy pequeño por debajo del cual pasaban las lanchas que iban del puerto de Naos al de Caballos o del Arrecife.

*“En una Ysleta de bastante estenzión que se une á la referida Ysla pr.medio de una calzada y Puente, se halla la torre de Sn.Gabriel de figura casi de estrella, aunque mas tira á cuadrada, con su parapeto á barbata en el Plano inferior tiene abitación para su guarnición, una sala de Armas y un alman de Pólvora el techo de Bóveda tiene asimismo los buenos aljives, y delante de su puerta un tambor con su guarnecido de estacada, esta torre defiende bien las entradas de los Puertos del Arrecife y el de Naos, en medio de los cuales esta situada, es capaz de 8 á 10 cañones”<sup>97</sup>.*

Otros hechos relacionados con esta fortaleza serán los siguientes:

- Tomó parte activa en la “Guerra Chica” arrecifeña. En 1808 se le añadió una empalizada de madera en su base de mampostería y en lo alto un gran portalón alzado.

- En 1895 fue enajenado para pública subasta, anulada en 1896.

- Posteriormente, en 1898, se amplía el paramento que miraba hacia la caleta del castillo para encubrir la cisterna exterior. En esta época llegaron los cañones falcones de bronce - actualmente en el frontis del castillo - destinados a la recién creada Batería del Río (Haría).

- En 1912 es cedida la explanada y camino amurallado del castillo a la compañía constructora del muelle y a su vez devueltos al Ministerio de la Guerra al finalizar las obras en 1920.

- Desmanteladas ciertas piezas del castillo en 1936, se propone su demolición para construir la Comandancia de Marina en el año 1951.

<sup>96</sup> LOBO CABRERA, Manuel y QUINTANA ANDRÉS, Pedro: "Arquitectura de Lanzarote en el siglo XVII". Op. cit., pp. 72-73.

<sup>97</sup> "Relación de fortificaciones de las siete Yslas Canarias en que se manifiestan su situación y figura en 1775".



• La histórica fortaleza fue traspasada al Ayuntamiento de Arrecife en 1957, gracias a las gestiones de algunos entusiastas patriotas (asociación de "Amigos de los Castillos")<sup>98</sup>.

Entre los castellanos o gobernadores de la fortaleza de San Gabriel encontramos a Cristóbal de Armas (1667), Antonio Pacheco Forte (1682), José Pacheco (casado con Ana Sanabria, condestable "natural y vecino de dicha isla en dicho Puerto"),<sup>99</sup> Manuel Feo (1751), Miguel de las Nieves Lasso (1762)...

### Castillo de San José

España entra en el siglo XVIII con un cambio de dinastía, bajo los Borbones. Durante este siglo el imperio español pierde su preponderancia en el marco internacional<sup>100</sup>, status que intentará recuperar Carlos III. Esta política pasaba por mejorar las defensas de los territorios de ultramar, entre ellos las islas, constantemente atacadas por corsarios ingleses y franceses<sup>101</sup>.

Ejemplo de este interés es la decisión de la Corona de construir el castillo de San José en el Puerto del Arrecife, aunque hemos de tener en cuenta que durante siglos la monarquía fue reacia a la realización de grandes fortificaciones en Canarias.

El ataque en 1762 por parte de los ingleses a Porto Naos, la imposibilidad de las instituciones insulares de llevar a cabo esta obra ante la miseria que asolaba la isla y la necesidad de proteger la entrada del Puerto fueron motivos más que suficientes para su construcción<sup>102</sup>.

98 La asociación "Amigos de los Castillos" de Lanzarote constituyó en los años cincuenta y sesenta la única referencia de defensa del patrimonio de esta isla. Rafael Cabrera Díaz, Gerardo Morales Martín, Antonio Lorenzo, Estanislao González Ferrer, Maximino Ferrer y Fernando Curbelo. Unos jóvenes lanzaroteños que apostaron por la cultura y el medio ambiente muchos años antes que otros "endiosados".

99 Archivo Parroquial de Betancuria. Defunciones. 1732.

100 La monarquía hispánica de los Habsburgo había sido un "imperio de imperios" y por lo tanto era inevitable que su política omnipresente estuviera en continuo estado de guerra. Desde el punto de vista geopolítico su destino era irremediable.

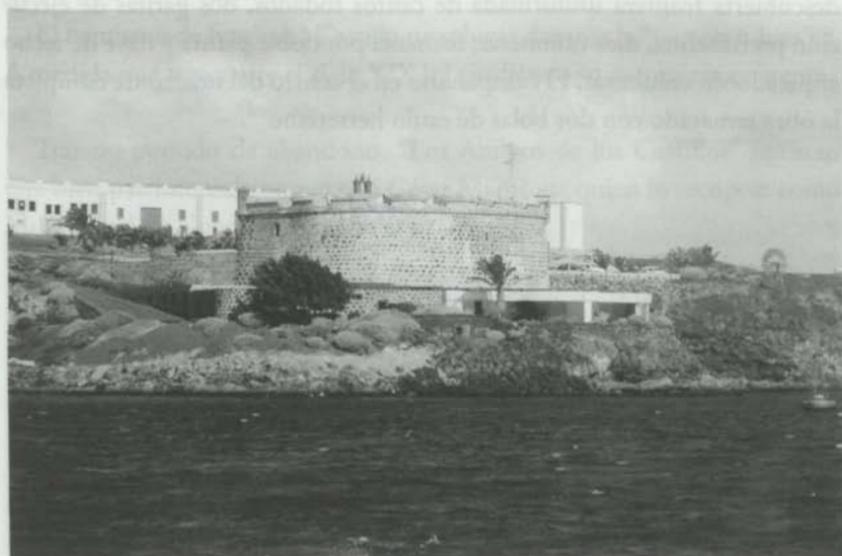
101 Tanto en cantidad como en calidad era muy superior a las fuerzas totales de sus enemigos. Sin embargo, los soldados españoles estaban distribuidos en tres continentes y media docena de mares.

102 Son numerosos los saqueos de barcos en Porto Naos sin poder evitarlos la fortaleza de San Gabriel.



De esta forma se mandó construir la fortaleza bajo la advocación de San José (1776-1779), denominada popularmente como la “fortaleza del hambre” en clara alusión a los años de extrema crisis económica (1768 y 1771).

En 1742 el capitán de ingenieros Antonio La Riviére había realizado un plano de ese lugar<sup>103</sup>.



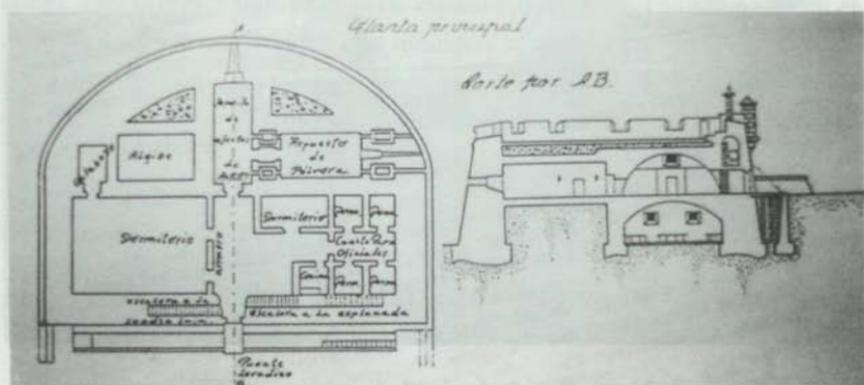
*Castillo de San José*

En 1767 recorre Porto Naos el teniente coronel de ingenieros Alejandro de los Ángeles, quien proyectó realizar una batería en la zona denominada “cueva de Inés”, con el fin de proteger el puerto y los navíos que allí anclaban. El ingeniero Joseph Ruiz Cermeño en 1771 llega a Arrecife para acometer el proyecto. Las obras estaban a punto de terminarse en 1779 bajo la dirección del ingeniero Alfonso Ochando.

La fortaleza de San José está situada sobre un cantil de 70 metros de altura, con bordes escarpados desde donde era posible dominar y controlar la cercana bahía de Naos. Presenta forma semicircular, siendo una batería amplia y espaciosa, ocupando 700 m<sup>2</sup> de superficie.

<sup>103</sup> “El Compendio brebe... que tiene la ysla de Lanzarote en el año de 1776” habla de la futura construcción de un castillo sobre la bahía de Naos.

El acceso se realiza por una escalera de piedra mediante un puente levadizo, entrando en una amplia nave abovedada llamada el cuartel alto, debajo del cual está la segunda nave o cuartel. En estas dependencias existían unas tarimas corridas para la tropa y otra para la oficialidad, además de alcobas y cocinas. En dirección al mar estaban las mazmorras, aljibe, almacén y depósito de pólvora. Cuenta con un foso de 14 escalones, una amplia descubierta frontera uniformada de cantos rodados, dos garitas de ejecución preisabelina, diez cañoneras; formada por doble planta y nave de techo arqueado sin columnas. El campanario en el centro del imafrente completa la obra rematado con dos bolas de estilo herreriano<sup>104</sup>.



Dibujo de la planta principal y corte longitudinal del castillo de San José, por José María Pinto y de la Rosa

Agustín de la Hoz señaló como autor del castillo al ingeniero militar Claudio de L'isle<sup>105</sup>; pero, en realidad, esta obra arquitectónica militar fue realizada por Andrés Amat de Tortosa<sup>106</sup>. El 6 de junio de 1779 firmó el plano de la batería y cuartel de Porto Naos, remitiéndose a Madrid en ese año cuando estaban a punto de concluir las obras.

*“El plano y perfil trazados por él presentan una característica fortificación para acoger la batería y la tropa, de modo que se diferencian en altura dos niveles, además*

<sup>104</sup> Al igual que en el puente de las Bolas, ultimado por estas fechas.

<sup>105</sup> HOZ BETANCORT, Agustín: “Museo de Arte Contemporáneo Castillo de San José”. Cabildo Insular de Lanzarote. 1976.

<sup>106</sup> Su hija Josefa casó con Juan Creagh Powles.

de la plataforma superior con sendas garitas en el frente de entrada — otras dos están hacia el mar — y una espadaña entre ellas; en planta se articulan tres fachadas rectas y una ligeramente curva orientada hacia el Atlántico. A un lado se va explicando la ubicación de las distintas partes del conjunto: puente levadizo y puerta principal, escala para subir a la explanada, cuartel bajo, cuarto para oficiales, sala, parapeto de artillería...<sup>107</sup>.

El bautismo de fuego del Castillo tuvo lugar durante la “Guerra Chica”<sup>108</sup>. A medida que transcurre el siglo XIX irá perdiendo su naturaleza castrense.

Tras un período de abandono, “Los Amigos de los Castillos” rescatan este bien patrimonial aunque será César Manrique quien lo recupere como Museo de Arte Contemporáneo<sup>109</sup>.

Entre los castellanos de San José encontramos al capitán Salvador Clavijo Álvarez Fajardo<sup>110</sup> y al capitán Luis José Cabrera Rodríguez<sup>111</sup> (1742-1829), al que le correspondió el honor de ser alcaide perpetuo (1805).

107 FRAGA GONZÁLEZ, Carmen: “Los ingenieros y su obra arquitectónica: Andrés Amat de Tortosa”. Coloquio de Historia Canario-Americana. 1992. T. I. p. 932.

108 Pequeña guerra civil entre los lanzaroteños, producida tras el vacío de poder creado a raíz de las abdicaciones de Bayona y la ocupación de España por las tropas napoleónicas, unido al litigio regional entre las dos islas mayores y a las rivalidades insulares entre facciones familiares. José Feo de Armas y Lorenzo Bartolomé Guerra representaban a los dos grupos que luchaban por el predominio insular (Teguise-Arrecife).

109 Tras la realización de algunos cambios en el interior, se organizó el Certamen Internacional de Artes Plásticas de Lanzarote, que constituiría uno de los acontecimientos culturales más importantes de Canarias. El 9 de diciembre de 1976 fue inaugurado el Museo Internacional de Arte Contemporáneo de Arrecife, con la exposición de la obra de 161 pintores y 30 escultores pertenecientes a 16 países. César Manrique manifestaría “He trabajado hasta la extenuación para llevar todo esto adelante...”. A la inauguración acudieron los condes de Barcelona y en octubre 1977 de los Reyes de España.

110 Secretario por su Majestad de la Comandancia General de Canarias, alférez mayor de Lanzarote en 1780 y alcalde mayor en 1782. Del cual descienden varios hijos ilustres canarios como: Salvador Clavijo y Miranda (casado con María de la Cruz de Pló y Martínez de Lores), cuyos hijos: María del Carmen (Casada con el médico José Cayetano de Bethencourth Ayala y Guerra), y los ingenieros Salvador y José Clavijo y Pló, José María (casado con María del Rosario del Castillo-Olivares y Falcón). Otros descendientes fueron: Salvador Clavijo y Bethencourth (coronel de artillería, muerto en Madrid en 1952), Francisco Clavijo y Bethencourth (teniente coronel de artillería) y Vicente Clavijo y Bethencourth.

111 Prohombre de la naciente ciudad del Puerto del Arrecife, fue además, juez subdelegado de marina e Indias en Lanzarote, alcalde mayor de Lanzarote. Este personaje, junto con otros, hicieron posible que Arrecife lograra su independencia como término municipal, incluso más que la figura de su hijo Lorenzo Cabrera López (1772-1837), primer alcalde del Puerto del Arrecife cuando tenía 26 años de edad, quien contó siempre con la inestimable ayuda de su progenitor no sólo en la política insular, sino también en los negocios.



## Los senderos y caminos

A través de ellos empiezan a penetrar en Arrecife nuevos colonizadores, nuevas mercancías, cuyo destino final era la villa de Teguiise, por entonces la sede señorial.

Los caminos se convirtieron en enlaces agrícolas, ganaderos y comerciales. Eran estrechos, polvorientos, carecían de basamento viario y en determinadas épocas del año eran totalmente intransitables.



*Por medio de los camellos se transportaban los productos comerciales... y cómo no a las personas "ilustres"*

La principal vía de Arrecife en el siglo XV fue el camino de las Carretas, que con pequeñas salvedades corresponde a la calle Real, la actual calle León y Castillo hasta las “Cuatro Esquinas”, enlazando con la Pérez Galdós. El nombre revela la importancia del medio de transporte y del tipo de vía, donde las carretas, en su continuo movimiento de mercancías y comerciantes, iban del Puerto a Teguiise. Alrededor de esta vía irán surgiendo algunas viviendas y almacenes, apuntalando el centro urbano del Puerto.

El resto de las vías de Arrecife eran simples veredas, a excepción del camino del Puerto a San Bartolomé y el camino del Puerto al sur de la isla.

*“...saliendo de la montañeta de las raíces el... de las tierras duras arrimando a el Jable de la casa del Siego, camino real de este lugar (San Bartolomé) al puerto de la Arrecife, el camino en la mano hasta las casas que llaman del Santo y de allí línea recta al camino de las carretas que es que sale de dho. Pto. para la villa por la parte de arriba de dchas, casas y arrimado a ellas...”<sup>112</sup>.*

El mantenimiento de los caminos a menudo tropieza con los intereses particulares, como ocurrió en 1784 en un camino real que salía del lugar de Corral de Guirres (actual Argana Baja) hacia el Puerto del Arrecife. A petición de algunos vecinos de Argana, el juez de comisión del Puerto —Esteban de Torre— mandó que ninguna persona lo destruyese. Al tener noticias del hecho el propietario de la zona, Manuel Álvarez y su amigo, el Gobernador Militar, este último hizo que compareciese José Valdivia, arres-tándolo posteriormente en uno de los castillos del Puerto y obligando al juez a que le entregase el mandamiento, reprendiéndolo por la notificación hecha a Manuel Álvarez, que posteriormente obtuvo licencia del escribano Antonio de la Cueva Zaldivar para que dos vecinos arasen el camino. Un detalle significativo de una época marcada por el control de las clases dirigentes en todos los aspectos sociales.

Resulta bastante ilustrativa la descripción que hace el capitán Miron<sup>113</sup> en 1819 al referirse a los aspectos urbanísticos de Arrecife indicando que *“...las calles formadas y las que se van formando, parece que a porfía las camban, cortan y dificultan. Hácense poco favor los pobladores, pues antes parece este un luga-*

<sup>112</sup> AHPLP, 6 septiembre de 1599, mandamiento de Francisco Amado.

<sup>113</sup> El extracto de esta memoria lo recoge Álvarez Rixo en su obra “Historia del Puerto del Arrecife”, op. cit., p. 50.

*rejo de los que hicieron los moros en España ahora seis siglos que un pueblo del presente. Lamentando este descuido, me refirieron esta anécdota del licenciado D. Andrés Arbelo. Había muchos años que faltaba de Lanzarote su patria, volvió a ella en 1811; y como la fama del cuantioso comercio y aumento del Arrecife había llenado sus oídos, deseaba complacerse viéndolo. Salió al primer paseo con algunos amigos a quienes dijo: Que reconocía que los ingenieros directores de aquel naciente pueblo habían sido las mismas cabras que cuando él vino a embarcarse por allí tenían formadas las veredas y atajos que conducían al embarcadero”.*

### **Aspectos urbanísticos de esta fase. Viviendas**

Una de las primeras referencias al establecimiento de casas en Arrecife lo encontramos en el dibujo de Torriani, donde se observan varias viviendas destinadas esencialmente al almacenamiento de mercancías.

El 17 de febrero de 1596 Agustín de Herrera y Rojas vende a Diego de Herrera y Pascual González el término del Puerto del Arrecife, dentro del cual estaban enclavadas las casas de Yagabo, la cueva de Temesite, la maretta de Argana (que fue de Esteban de Armas), junto con dos casas (una de ellas con bóveda antigua y otra moderna), además de un palacio de bóveda y tres maretas (dos cercanas y la maretta de Toíno). Esta escritura de venta hace referencia a años anteriores a la expedición de la misma, puesto que recogía datos de otra escritura suscrita con antelación.

Las casas hondas y cuevas de los aborígenes fueron utilizadas por los primeros pobladores. La existencia de numerosos topónimos de cuevas en las zonas de Argana y Maneje, testimonian la pervivencia de estos habitáculos (cueva de la Maretta, Casa Honda, vega de la cueva...). Más tarde aparecerán las construcciones reseñadas anteriormente, que son en su mayoría de carácter improvisado y próximas a maretas, vegas, zona de pastos, etc.

Torriani plantea la necesidad de construir la nueva capital insular en el Puerto del Arrecife y, de esta manera, aunar todas las fuerzas militares en un solo punto para articular una eficaz defensa terrestre.

Al principio surge Arrecife a través de algunas casas terreras y mal alineadas. Las calles y casas de la ciudad forman un entramado donde se desarrolla, con bastantes sobresaltos, la vida de sus habitantes. Los primeros



núcleos urbanos aparecen a finales del siglo XVIII en zonas con recursos naturales (las Marcas, la Puntilla y el Lomo).

Las crisis del siglo XVII originan un retraimiento en el asentamiento poblacional, por lo que habrá que esperar hasta principios de la centuria siguiente para apreciar un resurgimiento urbano.

El siglo XVIII sigue las mismas pautas planteadas en las casas y caminos de siglos anteriores: escasas viviendas, enseres caseros rudimentarios, construcción de habitaciones cercanas a las moradas de los progenitores, etc.; aunque esta situación cambia al poblarse de habitantes del interior y de otras islas atraídos por el ligero auge económico que experimenta el Puerto y, sobre todo, por las erupciones vulcanológicas que sufre la isla. Por tal motivo, muchos lanzaroteños se trasladan a Arrecife con el objetivo de lograr una embarcación que les permita desplazarse a otras islas ante el temor que infundían en la población las erupciones. La mayoría, al no lograr su empresa, fijan su residencia en Arrecife<sup>114</sup>.

En 1721 Gregorio Padilla vende a Callero (comisario del Santo Oficio) un lugar de casas compuestas por una salita comenzada de paredes, una cocina y caballerías en Arrecife por 334 reales<sup>115</sup>.

La vivienda mantiene un esquema de tipo rural y de costa, según el lugar donde se establezcan (Argana, Maneje, el Puerto). Son casas rudimentarias de piedra y barro cubiertas de tortas, sostenidas con ramas de arbustos en su techumbre. Las construcciones costeras son generalmente restos de otras anteriores, utilizando la piedra como elemento principal al ser el material más abundante en la zona. Consisten en pequeños habitáculos de tamaño reducido, donde "malviven" pocas personas, en la mayoría de los casos no más de un individuo dedicado a la pesca y al marisqueo.

Las viviendas de Argana y Maneje son de piedras y de barro entremezclado, un poco más amplias al tener como anexos a las mismas los corrales de los animales. Esta riqueza ganadera de la zona queda reflejada en la exis-

<sup>114</sup> Son diversos los testimonios que señalan las órdenes para evitar la salida masiva de la población de la isla, unido a la insuficiencia de las embarcaciones existentes. La población que huía se agolpaba en las playas a la espera de poder emigrar.

<sup>115</sup> AHPLP. Diego Cabrera Betancort. N. 2789. 125 v.



tencia de diversos topónimos: “cercado Viejo” (zona del barrio de Alta-vista), “cercado Nuevo” (zona de Tahíche bajo).

Obviamente, el empleo de estos materiales se debe a su abundancia, utilizándose en algunas de ellas la cal; la madera para las techumbres era un bien preciado por su escasez, teniendo que importarse de las islas centrales, pero en especial de La Palma<sup>116</sup>.

Excepcionalmente, encontramos viviendas de mayor complejidad arquitectónica.

En 1772 Agustín Cayetano Barreto vende a Manuel Antonio Travieso una casa terrera en Arrecife, compuesta por: sala, recámara, antecámara, corredor y otros dos cuartos, caballerizas, patio, traspatio y cuatro lonjas; la cual fue fabricada por Juan García del Castillo (casado con María Blasina del Pino, quien al enviudar casó con el vendedor) en un solar y casas que había comprado a José de la Mota (secretario que fue del Puerto de Santa Cruz de Tenerife), teniendo como linderos el mar y tres calles reales; dos que entran por el mar y la otra que sube a la ermita de San Ginés<sup>117</sup>.

Estas viviendas aparecen diseminadas por Arrecife, Argana y Maneje. La pequeña agrupación en un principio de algunas construcciones alrededor de un centro familiar —donde los hijos construyen cerca de sus progenitores— implica el mantenimiento de estos núcleos a lo largo del tiempo, aunque hay que precisar que la dispersión es la característica general del poblamiento en estos siglos.

El 20 de abril de 1778 Manuel de Armas Scorcio y Bethencourth<sup>118</sup> era propietario, tras compra hecha a Gaspar de Salazar Carrasco, de unos sitios desde Porto Naos al lomo del Charco que heredan sus hijos, y desde “*el lomo siguiendo el Charco de Sn. Ginés hasta dbo. Puerto todos dbos sitios excluso el dbo. Charco de Sn. Ginés ha sido spre. mi voluntad dejarlos a la bermita del Sor.*”

116 La extracción de madera de esta isla contó siempre con la oposición de sus autoridades.

117 AHPLP. Antonio de la Cueva y Zaldívar, nº. 2.845, Fols. 59-60.

118 Casado con Ana Joaquina Román y Falcón (hija de Lucas Román y Falcón y María de la Cruz Travieso), de cuyo matrimonio nacen: Domingo Ambrosio (futuro gobernador de las armas de la isla), María Candelaria (casada con Tomás Feo Bethencourth), Luisa Celedonia (casada con su primo el teniente coronel M. A. Travieso), Ana (casada con el subteniente Miguel de Armas), Antonia, Josefa, Rafael, Gregorio y Michaela de Armas Bethencourth.

*Sn. Ginés de dho. Puerto como con efecto algunos que se han sitiado (construido casas) en los que no le he señalado le han obligado a pagar su tributo a dha. Ermita segn. (según) el valor pral. (principal) de su fundo (casa)*<sup>119</sup>.

Es decir, desde el lomo de Elvira hasta la Puntilla perteneció a Manuel de Armas, quien cede este terreno a la ermita de San Ginés y al vecindario allí establecido, previo pago de un tributo a esa institución religiosa. Así, en 1796, los vecinos de Arrecife tributan a la ermita por las casas construidas en esa amplia zona, entre ellos Ginés de Castro.

Un hecho a destacar a finales del siglo XVIII y que afectará al desarrollo urbanístico del Arrecife será el pleito de “Yagabo”, que abordaremos más adelante.

Domingo Ambrosio de Armas Bethencourth, coronel, gobernador, comisionado de la superioridad del Juzgado a Indias y subdelegación de marina y Bernarda de Goyas y Cabrera, vecinos de Arrecife fundaron una capellanía de 25 fanegas en Yagabo, teniendo la misma como linderos el sitio del Puerto y maretas del Santo y el camino que baja de San Bartolomé, y por el otro lado, segunda suerte de tierra que le tocó a Juana González, por la parte de arriba con las tierras del subteniente Marcelo Carrillo, y por abajo con el mar. Todo ello junto con otras 20 fanegas y tres celemines en el mismo sitio, que hacen un total de 45 fanegas que cambiaron con el teniente coronel Francisco Guerra, el teniente capitán Juan Clavijo y el subteniente Marcelo Carrillo por otras dadas en Yagabo que les tocaron en la partición desde el referido término de Yagabo. Domingo Ambrosio Armas Bethencourth contribuirá al nacimiento del pequeño enclave y a su independencia municipal desde el siglo XVIII, aportando 12 botijas de aceite a la lámpara del Santísimo Sacramento para la futura iglesia parroquial, en la fundación de esta capellanía<sup>120</sup>.

La construcción de viviendas carece totalmente de orden lo que obliga al establecimiento de las primeras normas urbanísticas y “de buen gobierno” como la de 25 de abril de 1806.

119 AHPLP. Antonio de la Cueva y Zaldívar. nº 2858. Fol. 304v.

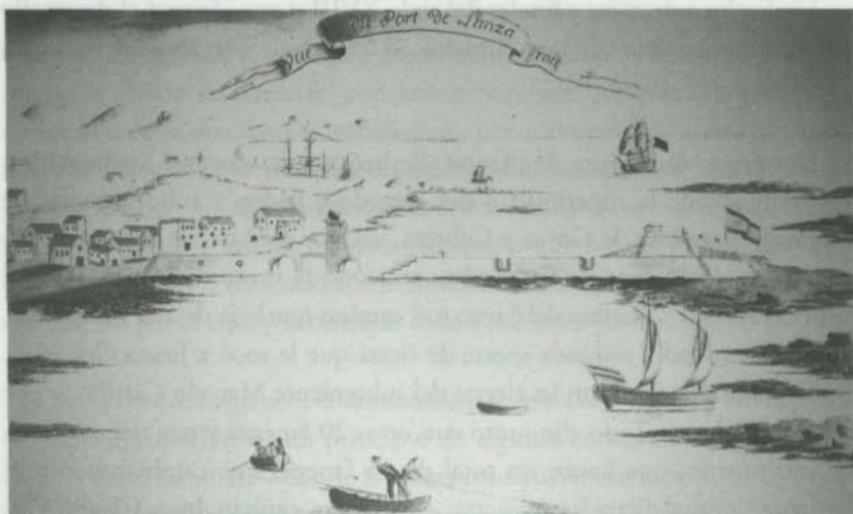
120 AHPLP. Antonio de la Cueva y Zaldívar. nº 2857. fol. 305v.



“Art. 10. Que todos y cada uno de los vecinos de este Pueblo hayan de tener limpias y con todo aceo las calles sin arrojar a ellas estiércol ni inmundicias...”

“Art. 11. Que no se abran hoyos ni pedreras en dichas calles, ni menos se fabriquen casas, ni paredes, sin licencia de la Justicia y que esta haya pasado con el cavallero personero a delinear la hobra”<sup>121</sup>.

A finales de esta centuria es cuando Arrecife conoce un crecimiento generalizado en todos los aspectos. Superado el periodo de crisis del último tramo del siglo XVIII, comienza el arranque definitivo como entidad independiente de Teguiise.



Dibujo de Arrecife. 1772. Feuille: "Voyage aux Canaries". Biblioteca Museo de Historia Natural de París

## El urbanismo en el siglo XIX

El paulatino desarrollo urbanístico iniciado por el Puerto del Arrecife en la centuria anterior tendrá su reflejo en este siglo, apareciendo algunos elementos urbanos trascendentales que otorgarán la categoría necesaria para que Arrecife se convierta en el centro insular.

Las viviendas sufren cambios debido sobre todo a la amplitud de los contactos comerciales y culturales con el exterior. La riqueza generada por el comercio de los aguardientes y de la barrilla posibilita la aparición de numerosas casas solariegas de dos plantas: una noble en su piso superior y

121 AMA. Regla de Buen Gobierno del Puerto del Arrecife. 25 abril de 1806. Sin catalogar.



otra parte baja dedicada a patio y zaguán; anexas a esta parte inferior se sitúan la gañanía, los almacenes, lonjas, bodegas, etc.

*"Arrecife tiene 2.900 habitantes y 750 viviendas, situado a SE de la isla, en un llano bastante espacioso, y en el centro de la línea que forma el puerto de su nombre y de la provincia por sus condiciones naturales. La entrada del de Naos, de 3 brazas de profundidad en plena mar, tiene 2 luces siderales para su enfilación. El caserío de Arrecife se distribuye en calles espaciosas y anchas, y la población adquiere cada día mayor fomento, teniendo buena iglesia parroquial, buenos centros de instrucción, círculo de recreo, y una casa cuartel para alojar al batallón provincial de Lanzarote y el destacamento de artillería... la única carretera es la N.373 de Arrecife a Yaiza..."<sup>122</sup>.*

*"...se denomina Puerto del Arrecife porque está rodeado por su frente con varios arrecifes por donde entra el mar á cuatro charcos que se comunican... el uno de ellos llamado de las marcas ó del Arrecife... es el que está situado frente a frente de la calle Real del pueblo... El segundo charco que le sigue se denomina Charco de Juan Rejón... El tercer Charco denominado de San Ginés... se introduce en el pueblo y le sirve de barrera varias casas donde afluyen las aguas de entrada, hay un buen carenero de que se hace poco uso y el resto del Charco solamente sirve para los barcos de pesca... El cuarto Charco ó Puerto llamado Puerto de Naos, esta mas al este de los precedentes... Es el único puerto que hay en la provincia, tiene dos comunicaciones con la mar, una mirando al sur á su frente y la otra cerca de tierra hacia el este y entre una y la otra cerca de tierra hay un Islotito donde estan fabricando tres almacenes de particulares, que alquilan a los capitanes ó consignatarios de los buques que vienen á invernar ó componerse... Para señalar la entrada de los buques por la boca del sur hay en tierra dos marcas o columnas cuadradas, distante una de otra del alto de 4 varas que sirven de guía a los prácticos... Es bien sabido que en medio de la voca de dha. entrada esta una gran piedra suelta. mas como todas las autoridades de la Provincia, la de marina, sigue las buellas de la indolencia posada en Sta.Cruz de Tenerife sin que ni por una sola vez se muevan á ver con sus ojos las necesidades y reclamaciones de los demás pueblos. En Puerto de Naos es donde se reparan todas las averías de los buques mayores ó composiciones que hayan de hacérseles, porque hay en el dos Esteros... tiene principiado un muellecito para el servicio... Este (Arrecife) se compone de 469 vecinos en su caso y 1970 almas, es pueblo arruado y aunque nuevo, sus calles son tortuosas. Tiene 20 casas fabricadas de alto de dos cuerpos, regulares*

<sup>122</sup> VALVERDE Y ALVAR, Emilio: "Guía de España, Baleares, Canarias y Posesiones de África". Madrid. S. a. (1839), p. 68.



25 terreras de buena construcción y las demás todas terreras medianas unas y muy malas otras, generalmente tapadas con jubrones de pino, ripia de lo mismo y tapumen de torta becha con tierra y paja y agua salada todas las anteriores y algunas de las mejores de estas tienen cada una su aljive... pues no hay manantiales de agua potable. En los alrededores del pueblo hay varios aljives grandes que recojen agua cuando llueve para abastecer el pueblo, particularmente hay uno que llaman la Mareta que tiene 30 varas de largo, 35 de ancho, y 6 de profundidad que contiene de 7 á 8 mil pipas de agua incluso la que contiene la coladera. Tiene una Yglesia de tres naves de poca extensión y elevación con su torre que hace 4 años se fabricó, pero en la que no ha sido posible todavía colocar un reloj en razón de lo agoviado que ha estado el pueblo por los malos años anteriores... Hay tres molinos de viento, mas uno de ellos no se ejercita. También hay dos castillos... el uno... se llama Castillo de San Gabriel, de poca comodidad, húmedo y lóbrego, tiene dos aljives pequeños... mirando al Oeste en el mismo Yslote se entierran los Estrangeros que no profesan nuestra Religión. El otro castillo denominado de San José... Hay en el pueblo 3 estancos, una admon. subalterna de rentas nacionales... y Admon de Correos. reside también en este pueblo el Subdelegado de Marina y Capitán de Puerto y de su población mas de 500 almas disfrutan del fuero de marina. reside igualmente en, el Gobernador Militar y Comandante del Batallón de la Ysla que lleva el nombre de Batallón de Lanzarote 7º de Canarias, da de servicio una partida de sueldo continuo que guarnece la Ysla, mandada por un subteniente de 35 bombres que se releva cada seis meses. reside por la R..O. de 22 de diciembre de 1827...Pagos del Arrecife: Argana de Arriba y Argana de Abajo o Corral de Guirres, tienen seis vecinos y 32 almas, tanto estos pagos como el de Arrecife tuvieron más habitantes, pero con motivo de los malos años ha habido mucha emigración para Montevideo... Este pueblo no tiene manufacturas solo 3 ó 4 telares de lienzo casero de que se hace poco uso"<sup>123</sup>.

Además, hay que tener en cuenta el ascenso económico de la incipiente burguesía de Arrecife y sus ansias de proyectar ese adelanto social en obras urbanas (teatros, plazas, mercado, etc. ).

<sup>123</sup> GÓMEZ DE TEJADA, Julián: "Noticias sobre la isla de Lanzarote". 10 de septiembre de 1847. Arrecife de Lanzarote.





*Vista aérea de Arrecife con la plaza de la Iglesia en primer término*

## **Los espacios colectivos. Las plazas**

Las plazas conforman el núcleo activo de la población. A su alrededor se articulan los edificios que marcan el devenir socio-económico, religioso y político de la ciudad. En ellas se llevan a cabo todas las manifestaciones socioculturales de la nueva ciudad: fiestas, proclamas, reuniones, actos públicos, mercado, pregones, proclamaciones, etc.

La plaza del Silencio fue el centro neurálgico de la ciudad, íntimamente ligado al devenir portuario de Arrecife entre los siglos XVI y XVIII.

Aparecerán otras plazas: la principal junto a la iglesia parroquial; la plaza del Escorpión en Las Marcas (situada en el triángulo que forman las calles Luis Morote y Carnicería); la plaza de la Constitución en el centro urbano de Arrecife y la plaza del Silencio que ya existía desde el siglo anterior ubicada frente al mar.

La plaza de la Iglesia (de San Ginés o de Las Palmas) situada junto al templo parroquial, mantiene las características antes señaladas. Con el tiempo y debido a su importancia, su cuidado y mejora será un punto



básico dentro del esquema urbanístico de Arrecife. Pasa de ser una plazuela armada hasta concretarse en el diseño de César Manrique<sup>124</sup>.

La plaza de la Constitución (la plazuela, plaza de los Mártires de la Patria, plaza de la Unión, etc.). Simbolizó, en determinados momentos históricos, el lugar de reunión político contrario al sistema imperante. Cuando se habla de “la plazuela” en Lanzarote, evocamos un lugar entrañable de la ciudad.

En 1983 se inauguraba la plaza Simón Bolívar en la zona de la Vega, en un intento de simbolizar la unión entre aquellas plazas históricas con las actuales.

Otras plazas como la del Escorpión, la del Silencio, quedaron olvidadas y su traza urbana desaparecerá ante las apetencias de ciertos elementos sociales.

## La ciudad institucional

### El mercado o la recova

Nuevos tiempos y nuevas necesidades. El mercado o recova de Arrecife enclavado en los: “...terrenos del viejo almacén y bodega de Jorge Madan, y posteriormente las casas de los hermanos Cabrera López (una de las cuales albergó el primer teatro arrecifeño años atrás). El 18 de abril de 1871 (Manuel Rafael de Vargas) mediante su apoderado Blas Coll Carrillo venderá el edificio a Simón Ballester Alorda (n. Palma Mallorca. 1823- m. Arrecife. 1887, casado con Juana Coll) quien en su calidad de promotor síndico del Ayuntamiento de Arrecife lo hacía en nombre de dicha institución. El Ayuntamiento en agradecimiento a la labor desplegada por Manuel Rafael de Vargas en pro del desarrollo de la industria de la pesca y del urbanismo de la ciudad, concedería en sesión del 2 de mayo de 1874 la denominación de calle ‘de Vargas’, a la que se estaba construyendo frente a la Plaza de Abastos, con la colocación de una lápida de mármol grabada en la fachada del Mercado.

124 Construida bajo la influencia del estilo neocanario, mediante la introducción de vegetación y las “pintorescas” bolas herrerianas.



Este edificio tenía 4.090 varas cuadradas, lindaba, al norte con la calle Academia, al sur con la calle Marina (hoy de Vargas), al naciente con la calle Liebre y al poniente con la calle Salazón (hoy de Manuel Miranda). La Plaza del Mercado o "Recova" tenía tres entradas, la principal daba a la calle Salazón, otra a la calle Marina y la tercera a la calle Liebre. Formado por tres galerías y ocho huecos que daban a la galería del centro, con un patio que tenía tres aljibes (uno tapado de madera y los dos restantes con arcos, uno de ellos provisto de bomba); también tenía otro patio con un pesebre, matadero, un cuarto para pastar, otro cuarto para los utensilios, un escusado, un aljibe tapado de madera, un paso de agua de mar con una bomba; además de un salón para despacho de carnes con dos cuartos a los extremos; un almacén con dos puertas, que daban a la calle Academia y al patio trasero, entrando al pesebre y a la plaza; cuatro lonjas con puerta para la calle Liebre, estando la lonja de la parte norte con puerta hacia la calle Academia y la del sur hacia el patio; tres lonjas más mirando hacia la Marina, sin piso y sin encalar aún; junto a trece accesorios entre otros huecos. Dicho establecimiento contaba con utensilios como: balanzas, juego de pesas, balanzas con columnas de hierro y fieles, etc. Este edificio fue propuesto en venta al Ayuntamiento previo el permiso del Gobernador Provincial, siendo ofertado por el precio de 45.000 pesetas en 14 años pagaderos en semestres<sup>125</sup>.



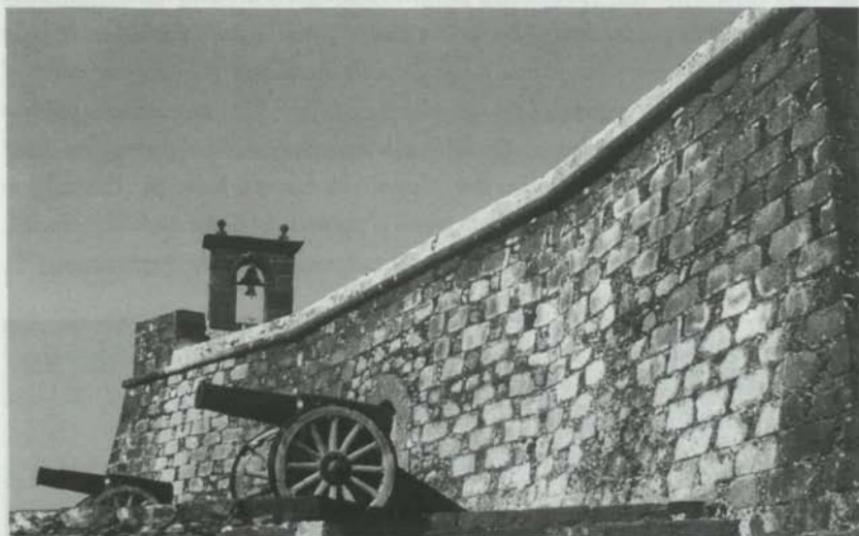
Imagen de la recova en un acto público

125 RODRÍGUEZ BETANCORT, Montserrat, FALERO LEMES, Marcial y MONTELONGO FRANQUIZ, Antonio: "El Crisol del periodismo lanzaroteño". Asociación Cultural "FRANCISCO FERNÁNDEZ DE BETHENCOURTH". Puerto del Arrecife. 1997.

Las obras de este centro social fueron realizadas por Manuel de Oraa y Arcocha, arquitecto de Canarias. Sufrió previamente un incendio,<sup>126</sup> pero gracias a un préstamo de los mayores comerciantes de Arrecife quedó inaugurado el 4 de mayo de 1861.

### La cárcel

Desde un principio Arrecife contaba con los castillos de San Gabriel y San José para funciones carcelarias, sobre todo en aquellos casos donde intervenía la autoridad militar de la isla que generalmente participaba en casi todos los asuntos.



*El castillo de San Gabriel sirvió en determinados momentos como cárcel*

Existió una cárcel (la cárcel Vieja) situada en la calle Nueva (hoy de Fajardo) en un local que fue objeto de permuta entre el Ayuntamiento y su propietario, Julián Ferrer Fuentes en 1832. Las autoridades locales solicitan en 1837 la inmediata construcción de un centro carcelario.

Con el traslado del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción al Puerto del Arrecife a principios de 1848, tras la Real Orden de 26 de septiembre de 1847, comienzan los trabajos de reforma en las anteriores dependencias para acondicionarlas como cárcel de una ciudad que ostentaba la capitali-

<sup>126</sup> Se especula con la intencionalidad del siniestro, máxime estando presente en este proyecto el interés económico de todos los prestamistas.



dad judicial no sólo de la isla, sino también de Fuerteventura, por lo que la población penal iba incrementándose.

Las obras se inician en octubre de 1847, en el solar adquirido por el Ayuntamiento en 1832 y con recursos aportados mediante suscripción popular entre los vecinos a cargo de los concejales José Barón y Juan Antonio Cabrera, asesorados por el maestro albañil José Brito y el carpintero José Hernández. El Ayuntamiento contó con la ayuda del cura, José María Garcés, quien dispuso para la citada construcción de la piedra que se hallaba a un costado de la iglesia, como sobrante de la fábrica de la torre. A todo esto se le une una contribución de 1837 que se hizo para solicitar la habilitación del puerto de esta ciudad y que no se empleó. Tras varias peripecias económicas la obra estará finalizada en 1849. Las dependencias carcelarias se “amoldaron” a los nuevos mandamientos judiciales que imperaban en Arrecife<sup>127</sup>.

### El cementerio

La Real Orden de 3 abril de 1787 prohibió los enterramientos en iglesias y ermitas, obligando a las autoridades municipales a buscar lugares que sustituyeran a los anteriores, planteándose la construcción de un cementerio desde finales del siglo XVIII.

El antiguo cementerio de Arrecife, unido a la iglesia, no entraba dentro de la Real Cédula de Carlos III, por lo que habrá que esperar hasta 1809 para tener un cementerio algo más distante del centro espiritual de la ciudad.

El cementerio estaba enclavado en el lugar que ocupa, en la actualidad, el Instituto de Bachillerato “Agustín Espinosa”, en la calle coronel Bens. Esta ubicación obedecía a cuestiones de salubridad pública, dada la lejanía al centro urbano.

La Ley de 1806 contempla la construcción de sepulturas de distinción, introduciendo un nuevo concepto de exhibición de poder que la nueva clase social —la burguesía— quería representar para distinguirse del resto de los ciudadanos.

<sup>127</sup> La cárcel se vio afectada por las limitaciones económicas del municipio y hubo años en que carecía del más mínimo acondicionamiento. Un caso paradójico e irónico es el acaecido en 1850 donde a pesar de estar habilitada carecía de ventanas y puertas.



“...muy mal estado en que se encuentra este lugar por la poca profundidad que puede darse a las fosas, la proximidad a la población y la incapacidad del local debida en gran parte a la naturaleza del terreno que demora la putrefacción del cuerpo...”<sup>128</sup>.



Cementerio marino de Arrecife cerca de la playa del Reducto

En septiembre de 1861 el secretario del Ayuntamiento, Serapio del Castillo, eleva una propuesta para la construcción de un nuevo cementerio por parte de María Dolores Álvarez de Arata y José Baron.

94 *“Para evitar que se repitan definitivamente las faltas que con la circunstancia de reincidencia, viene cometiendo el sepulturero del cementerio de esta población, practicando enterramiento en el mismo sin mi conocimiento y expreso permiso... se sirva disponer se me entregue la llave de aquel sitio sagrado... máxime cuando los expresados cementerios (dos, uno sagrado y otro no católico), se hallan en las condiciones de que últimamente se ha llevado a cabo en nuestra población, pues que con cierto modo no ha sido más que una ampliación del cementerio católico con solo la pared divisoria y puerta distinta”<sup>129</sup>.*

Un hecho destacable es la confrontación por el control del establecimiento entre el poder civil y el religioso. Enfrentamiento que se acrecentaba a causa del celo con que impregnaba todos sus actos el cura Manuel Miranda Naranjo. La ciudad dispondrá de un cementerio cristiano y otro no católico (1879) delimitado por una pared divisoria y una puerta diferente<sup>130</sup>.

128 AMA. Borrador de oficios. 1854. Sin Catalogar.

129 AMA. Correspondencia varia. 5 de agosto de 1879. Manuel Miranda Naranjo (cura de Arrecife) al alcalde. Sin catalogar.

130 En años anteriores los individuos que no profesaban la religión cristiana eran enterrados en el islote de la Arena o del castillo de San Gabriel. Uno de ellos será un personaje destacado de la historia de Arrecife, Tomás James, quien ejerció la medicina en este Puerto.



*"Todos los cementerios no tienen mar. Esa es una gran ventaja de nuestro cementerio... El mar iguala, barre las diferencias posibles, sintoniza el sueño profundo y eterno en su perenne acorde sobre la paz de todo"*<sup>131</sup>.

El continuo crecimiento urbanístico de Arrecife en el siglo XX, sobre todo en los años ochenta, obliga al traslado del recinto a su actual ubicación en la zona de Maneje-Argana. El antiguo cementerio marino que estaba situado en la trasera del actual edificio del Cabildo Insular desaparece, perdiéndose no sólo esta gran obra urbanística, sino otras obras artísticas que denotaban la ostentación de sus "dueños", tales como lápidas, mausoleos, etc<sup>132</sup>.

Anteriormente, el 25 de abril de 1929, se destruyó el último vestigio del primer cementerio civil<sup>133</sup>.

En 1982 fue demolido el cementerio marino de Arrecife. Desde 1971 ya estaba funcionando un nuevo recinto en la zona de Argana, manteniendo el antiguo lema *"Es la muerte con su sueño profundo, el fin de las vanidades de este mundo"*.

### **El papel urbanístico de la Iglesia**

Arrecife, a lo largo del XIX, ordenará su crecimiento urbano siguiendo un eje directriz que partía de la Iglesia parroquial. De esta forma, alrededor de la ermita comienzan a aparecer amplias casas.

### **Las calles**

La fisonomía de las poblaciones canarias está determinada en horizontal por la configuración de las calles, es decir, por las retículas urbanas, mientras que en vertical por la altura de las construcciones, o sea por la volumetría de éstas<sup>134</sup>.

131 PERDOMO, Leandro: Antena. N.170. 07-08-1956, p. 3.

132 Las obras funerarias de Pancho Lasso realizadas entre 1941-42, Escultura de "María llorando la muerte de su Hijo en el Calvario".

133 Demolición de la ermita que existía en el cementerio.

134 FRAGA GONZÁLEZ, Carmen: "Urbanismo y arquitectura anteriores a 1800". Biblioteca Canaria. CCPC. 1990. p. 18.



Las primeras calles contienen en sus nombres señas eminentemente populares, reflejo de la sencillez de sus primeros moradores.

Calles del Campo, del Cura, que va al cementerio, Porto Naos, del Charco, de San Ginés, de la Amargura, de la Lechuza, del Sol, del Silencio, de la Florida, Marina, del Disimulo, callejón del Resguardo, de Trinidad, del Ángel, del Lomo, del Rosario, de la Cárcel, de la Villa, de San Juan, de Miraflores, de Tente y no caigas, de los Molinos, del Salto, de las Marcas, de Francos, etc.

Por otro lado, el callejero de Arrecife se enriquece con acontecimientos políticos de gran relevancia como por ejemplo la Constitución de Cádiz (1812).

Calles de Lacy y Richard, de Mina, de Porlier, plaza de la Constitución, de Riego, de Villacampa, plaza de la Unión (la Constitución), Arco Agüero, de los Mártires de la Patria, de Milans, Quiroga, etc.

En esta nomenclatura callejera no faltarán los nombres de personajes destacados y de elementos populares.

Calles de Castro, de Cabrera, de Figueró (José Figueró poseía un aljibe, con sitio y casa en dicho lugar), del sargento Viera<sup>135</sup>, de Rocha, callejón Torcido, callejón del Desierto, Nueva, de la Academia, del Tieso, de la Carnicería, de la Pescadería, de Altavista, de Polonia (en memoria de la maestra Apolonia), del Toro, del Billar (por el billar y fonda de Santiago Barón), de Ginory, de Bolaños, callejón Chico, del Peligro, de Alvarado.

A través de una circular de fecha 23 de febrero de 1859 los ayuntamientos tendrán la obligación de numerar las casas y otorgarle a todas las calles una denominación concreta.

El Real Decreto de 1848 sobre caminos vecinales y la Ley de mayo de 1851 introduce nuevas normativas orientadas a paliar las carencias de los caminos de la isla.

A finales del siglo XIX las carreteras son escasas en Lanzarote, tal es así que sólo cuenta con dos: una en dirección a Yaiza de 22 Km. (en 1867

<sup>135</sup> Por Domingo Viera, que no tenía nada que ver con Isaac Viera, por ello no era extraño que existieran en determinados momentos en el callejero dos Viera, calle de Viera y Periodista Viera.

comienza la expropiación de terrenos, tras la licitación en 1860-61) y la otra hacia Teguiise.<sup>136</sup>



*Calle de Arrecife en 1960, donde se aprecia el típico empedrado*

El 27 de abril de 1861 se acuerda el remate de la carretera de tercer orden de Arrecife a Yaiza por Tías<sup>137</sup>. En 1879 comenzaría el primer trozo de la vía Arrecife-Tahíche; en 1902 el tramo de la carretera de Arrecife a Tinajo por San Bartolomé y la preparación de la carretera que unirá Arrecife, Guatiza, Mala y Arrieta.

La evolución de las vías de comunicación insulares comprende las siguientes fases:

- Desde el final de la conquista hasta mediados del siglo XIX.<sup>138</sup>

<sup>136</sup> AMH. Papeles varios (documentación quemada). Sin catalogar. La de Haría no se ejecutará hasta 1879.

<sup>137</sup> Gracias a Guillermo Topham el 29 de junio de 1861 llegó a Arrecife una comisión con Juan de León y Castillo, instalándose una oficina facultativa a cargo del ayudante del cuerpo de ingenieros Francisco Aguilar, quien tenía encomendada la inspección de los faros de la isla, para llevar a cabo la mejora y construcción de algunas carreteras insulares.

<sup>138</sup> Utilizándose los numerosos embarcaderos como vías externas por donde realizar el comercio de productos exportados e importados y el transporte de pasajeros, debido a una red de caminos deficientes: Arrieta-zona norte, Janubio-zona sur, Arrecife-zona central.



• Hasta la década de los sesenta del siglo XX<sup>139</sup>. El medio de transporte es el camello,<sup>140</sup> los carruajes y carretas, para pasar en los años veinte del siglo actual a los coches y camiones.

#### Caminos tradicionales en Arrecife:

*Arrecife-Teguisse* (Llegada primero a Teguisse, luego a Haría y posteriormente a Arrieta)

*Entremontañas* (Arrecife-Tinajo)

*De San Bartolomé* (Arrecife-San Bartolomé)

*De Güime* (Primero por Conil y luego por Yaiza)

*De Tías* (Tías-Yaiza-Femés)

Fuente: Olive P.: *Diccionario Estadístico*, 1865

Continuará la ordenación y control sobre el crecimiento urbanístico, para lo cual se intenta buscar la amplitud y decoro de las calles<sup>141</sup>. Durante los años que abordamos aparecen nuevas denominaciones de calles: Vargas (1874, por Manuel Rafael de Vargas), de Coll (1885, por Manuel María Coll Carrillo), de Fajardo (en 1897, por Leandro Fajardo), etc.

### El urbanismo de Arrecife en el siglo XX

El siglo comienza con la instalación en el islote del Francés de la famosa "Cruz del Siglo". Este hecho es consecuencia de la orden papal (León XIII) que exhorta a los fieles cristianos a acudir en romería con una gran cruz, que sería instalada en un punto sobresaliente de cada pueblo y celebrar una comunión masiva, además de los preceptivos actos de fe. En Arrecife tal conmemoración tendría lugar el 31 de diciembre de 1900, al igual que en otros pueblos de la isla.

139 Lanzarote y Arrecife quedan incluidas en el sistema económico internacional con la exportación de productos como la cochinilla y la instalación de los Puertos Francos y casas comerciales extranjeras, sobre todo inglesas y francesas. Iniciándose una etapa de construcción de carreteras para enlazar Arrecife con los centros productores administrativos y agrícolas insulares: Yaiza, Haría, Teguisse y Tías; donde el Puerto del Arrecife canaliza todo ese comercio de entradas y salidas de mercancías.

140 "El Echadero de los Camellos" simboliza el pasado de ese medio de transporte; ubicado entre la calle Hermanos Zerolo y Nueva (Fajardo). En 1920 no hay carreteras, por eso estos animales llevaban todo a los barcos, recogiendo pescado en los mismos, cargando agua, remolcaban troncos para la carena y astilleros, siendo utilizados para varar los veleros. A finales del siglo XVIII existía en las cercanías de la plaza de la Parroquia (San Ginés) un corral o establo municipal para amarrar las bestias de carga y transporte.

141 A.M.A. Expediente para obligar a Pedro Manrique de Lara y a los herederos de Domingo Arroyo de Armas a derribar o reconstruir unos almacenes en la calle Academia y la plazuela del Silencio. 1882. Exp. N.14/ I. Expedientes varios.





La "Cruz del Siglo" de Arrecife

El significado de estos actos está ligado tradicionalmente a la celebración de un hecho milagroso o un tipo de aparición divina, pero, en esta ocasión, las cruces sirvieron para celebrar la entrada al nuevo siglo.

El día señalado, a las cuatro de la tarde, una comitiva de fieles con el cura Manuel Miranda Naranjo y el secretario del Ayuntamiento, Domingo Galindo Espino,<sup>142</sup> y al frente de la comitiva el alcalde, Santiago Pineda Morales, colocan la Cruz con la siguiente inscripción: "*Recuerdo del homenaje a Jesucristo Redentor del mundo. Año 1900*". Tras la bendición de la Cruz se llevó a cabo una ceremonia en la iglesia parroquial.

### El centro urbano

El centro urbano alberga a las clases privilegiadas de Arrecife, concentrándose éstas principalmente en las calles Real y Amargura, también denominada García Guerra o José Antonio Primo de Rivera.

Los edificios administrativos se ubican en torno a esas calles lo que hará gravitar la vida social alrededor de este espacio de la ciudad.

Siguiendo estas pautas, las dos instituciones locales más importantes de la isla quedan fijadas en la zona. Nos referimos al edificio del Cabildo ubicado

<sup>142</sup> Domingo Galindo Espino perteneció a una importante logia masónica de Arrecife y en 1910 fue nombrado cónsul de la República Dominicana.



en 1929 en la calle Real y a la Delegación del Gobierno, que tendrá su sede, en junio de 1956,<sup>143</sup> en la calle José Betancort, antigua calle Pescadería.



Construcción del Cabildo Insular de Lanzarote en 1929

A través de la siguiente cita vemos la panorámica que presenta la ciudad en 1910.

*“La ciudad de Arrecife, capital de la isla de Lanzarote... Estos islotes dividen o separan los tres puertos que tiene Arrecife; que son; el de Arrecife propiamente dicho, el de Juan Rejón y el Puerto de Naos. Para las operaciones marítimas tiene cuatro muelles: el principal, el del puente, el de la pescadería y el de Porto Naos. En la actualidad se está construyendo (albañiles y mamposteros: Jacinto Farraiz, Vicente Gutiérrez, Francisco Acuña, Juan Gutiérrez, Manuel Fernández, José Concepción). En las obras del muelle, (el maestro de obras era Andrés Barral, el gerente de la sociedad rematadora Ruperto González, y el secretario Domingo Lorenzo) un magnífico puerto(práctico del puerto Domingo Delgado Rodríguez) en el que podrán anclar buques de todas clases y hacer operaciones de carga y descarga con todas las mareas, lo que no sucede ahora. Este puerto ó muelle se construye en la restinga del islote de San Gabriel y quedará unido por medio de un viaducto y puente a la ciudad... en él hacen escala, además de los vapores fruteros, los de las Compañías espa-*

<sup>143</sup> En la inauguración estuvo presente el gobernador civil, Martín Cobos.



ñolas de Pinillos, Anónima de Navegación y Millán Carrasco (consignatarios de vapores- Morales y Díaz, viuda de Tomas Bosch, Vicente Cambreleng y cía.). Y se está gestionando la hagan también lo de la de Navegación e Industria y de la Tra-satlántica. Además es visitado por buques de vela de gran tonelaje y los que se dedican a la pesca en la Costa de África (armadores y dueños de buques estaban: Juan Pérez, Manuel Martín, Herederos de Pedro Medina Rosales, Ruperto González, Marcelino García, Rafael Hernández, José María Betancort, Agustín Velázquez, Rafael González, Guillermo Toledo, José García Argueta) y al cabotaje entre las islas. Arrecife es residencia del Juzgado de 1ª Instancia de su nombre que comprende las islas de Lanzarote y Fuerteventura(juez: Mariano Rodrigo, delegado fiscal: Luis Fajardo Ferrer, escribano y secretario: Ginés Cerdá, el Juzgado municipal con José Díaz Rivero como juez, Antonio González de fiscal y Manuel Cabrera de secretario), del Batallón de Cazadores de Lanzarote número 21 (teniente coronel Manuel Luque y Díaz, comandante Tomás Francés Caro y médico José Cancela Leiro), de la Ayudantía de Marina del Distrito(ayudante- Francisco Aragón y Diez de la Torre, asesor- José Tresguerras Barón y cabo de matrículas- José Caro), del Arciprestazgo de la Isla (Arcipreste - Bernardo Miranda Naranjo, coadjutor: Simeón Caballero y Blanco, notario eclesiástico: Adán Miranda Naranjo). Varios cónsules extranjeros (Francisco Batllori Lorenzo de Cuba y Domingo Galindo de Santo Domingo, vice-cónsul de Portugal era Ezequiel Morales, el resto agentes consulares como el propio Francisco Batllori de Colombia, Ezequiel de Chile, Eduardo Martínón de Haití, Rafael Ramírez de Costa Rica y Marcelino García de Francia). Sus calles son rectas, llanas, anchas, bien empedradas y limpias, siendo las principales las de León y Castillo, Marina (avda. Generalísimo Franco), Coll, Fajardo, García Guerra, Campo (Canalejas), párroco Manuel Miranda, Castro (Ginés de Castro Álvarez, cuando debería de llevar el de su padre y el de éste, su hijo), Rosario, Porlier y otras. Sus plazas principales son las de la Iglesia, hoy de Las Palmas, de la Constitución y del muelle. Entre sus principales edificios merecen citarse la Iglesia parroquial de San Ginés, que consta de tres naves, tiene una torre muy elegante y posee bonitas imágenes entre ellas un Cuadro de Ánimas, considerado como el mejor de la Provincia; las Casas Consistoriales, el Juzgado de 1ª Instancia, la Escuela pública de niños (El antiguo edificio de la Recova con toda la manzana). El Hospital de Dolores (superiora Sor Martirio Herrera, capellán interino, Bernardo Miranda, médico: Francisco Hernández y practicante: Cristóbal Pérez), donde hoy está Cáritas, las oficinas de Correos y telégrafos (administrador: Manuel Vigil, cartero: Luis Villegas, ordenanza: Rafael Martín), el Casino principal (Casa de la Cultura "Agustín de la Hoz"), la sociedad "Democracia"(Calle Real, hoy mercadillo), la plaza del Mer-



102

*cado (antigua Recova) y el Cuartel de Infantería. También hay muy buenos edificios particulares. En el centro del paseo del muelle principal hay un elegante kiosco desde donde ameniza los paseos con sus tocatas la banda municipal. Tiene un buen astillero (calafates: José Martín Sánchez y Antonio Fuentes, carpinterías: Agustín de la Torre, Ildefonso Lasso, Ginés Borges, Santiago Cabrera, Domingo Lasso, Domingo de la Torre, carpinteros de ribera: Alejandro Benítez Saavedra, Tiburcio Miranda Cabrera, Alberto Martín Gutiérrez, José María Toledo y Pedro Miranda Benítez) donde se construyen buques de vela de regular tonelaje. Hay una Biblioteca popular (librerías de José Díaz Rivero, Reguera e hijos, Rafael Cabrera Martinón y hermanos) en la Escuela pública de niños, y varias sociedades de instrucción y recreo (Otras sociedades de este año, la Asociación del Magisterio, el Club Náutico, y la Liga Marítima, junto a la Cruz Roja y San Vicente de Paul). Tiene también dos fondas (Nemesio Rodríguez y Carlos Quintana), dos cafés muy bien montados (Claudio Toledo, Nicolás de Páiz y Carlos Quintana), varios restaurantes y magníficas bodegas (Eduardo Martinón y hermanos, José Pereira, Manuel García, Juan Díaz, Domingo Arroyo, Camilo González, Domingo Armas, José Rocha y sucesores de Pedro Medina Rosales) dignas de ser visitadas. Para la enseñanza cuenta Arrecife con dos escuelas públicas de niños y niñas (la de niños regentada por Francisco Batllori Lorenzo, y la de niñas en las Cuatro Esquinas con Concepción Medina y actuando de auxiliar Luisa Morales), una de párvulos a cargo de las Siervas de María, un Colegio de 1ª enseñanza para niños, otro para niñas, varias escuelas privadas y una clase nocturna para adultos (con Francisco Batllori Lorenzo)... El charco de San Ginés... durante la pleamar hay que hacerlo en botes y lanchas, pues llegan las aguas hasta las puertas de las casas, entrando en algunas calles y convirtiendo la ciudad en una pequeña Venecia... Los vapores interinsulares hacen cuatro viajes al mes, llegando los días 7, 12, 22 y 28, a las 5 de la tarde, y parten los días 8, 13 y 23 a las 10 de la mañana y 29 a las 10 de la noche"<sup>144</sup>.*

### Los barrios y el extrarradio

En el extrarradio de la ciudad surgen importantes barrios al amparo de la industria pesquera. El desarrollo de esta industria a mediados de los años cuarenta propicia el aumento de la emigración desde los pueblos del interior de la isla. En 1947 se construyen, bajo las directrices del Mando Económico, doce viviendas de una sola planta que formarán la barriada de Nuestra Señora del Carmen, en la trasera de la calle Méjico.

<sup>144</sup> PÉREZ, Alfredo S. y PADRÓN, Rafael Enrique: "Anuario comercial de las Canarias Orientales". 1910. Las Palmas G. C.





*Barriada de Nuestra Señora del Carmen*

Aparecen nuevos barrios en la periferia de Arrecife: el barrio de Titerroygatra (1955) en la zona de Maneje con las calles Tilama, Tinache, etc.

*“...con los Cuarteles, el grupo escolar Sanjurjo de Maneje y la barriada en cuestión...”*<sup>145</sup>

Titerroy está encuadrado dentro de las barriadas sindicales que tanto proliferaron en toda Canarias entre la década de 1950-60 y como casi todas presentaba grandes carencias: *“Las casas no tienen aljibes, por lo que hemos de recurrir al incómodo y antieconómico sistema de carros de agua... No tenemos luz eléctrica y el barrio está sin pavimentar...”*. Se le denominaría posteriormente Santa Coloma y el 5 de febrero de 1990 recobra su antiguo nombre.

Por esos mismos años (1958) comienzan a edificarse las viviendas de la barriada Marqués de Valterra, una zona de marcada identidad marinera.

En los años 60 la ciudad continúa su desarrollo con el respaldo de un nuevo renglón económico —el turismo—, sin que éste pueda desbancar a

<sup>145</sup> MONTELONGO FRANQUIZ, Antonio y FALERO LEMES, Marcial Alexis: “Por fin Titerroy”. *Lancelot* n° 349, p. 60. 17-2-1990.



la industria pesquera, principal motor económico del Puerto hasta los años setenta.

A partir de esos años la ciudad entra en una fase de ordenación urbanística que da lugar en 1968 a la redacción del PGOU (Plan General de Ordenación Urbana).

El fuerte crecimiento turístico que experimenta la isla en los años ochenta y noventa, atrae a una gran masa de población foránea, lo que unido al crecimiento natural de la población de derecho genera un sinfín de problemas.

Consecuencia de lo anterior es el alto precio del suelo y, sobre todo, la carencia de viviendas, que se ha intentado solventar mediante una política de construcción de casas de protección oficial.

En 1987 se construyeron 183 viviendas en la barriada de Tinasoria, y en 1989 otras 100 en la zona de Las Salinas o Capellanía de Yagabo, denominadas "Parque Salinas", a las cuales van uniéndose continuamente nuevos edificios.

### **La ciudad funcional**

Esta evolución urbanística ha ido delimitando la ciudad en zonas representativas de los distintos grupos sociales.

La ciudad burguesa asentada sobre el comercio controla la zona centro (casonas familiares de los Topham, Matallana, Cabrera, etc.), que hemos visto desarrollarse en el siglo XIX, acompañada de nuevos elementos urbanos, producto de las necesidades sociales (plazas, teatro, cárcel, cementerio, etc.).

A finales del siglo XX se configura un núcleo financiero situado en torno a las calles Real, plazuela de la Constitución y Generalísimo Franco, ocupando zonas que han dejado de ser rentables ante el alto precio del suelo. La política urbanística sigue pautas trazadas por los organismos que residen en la ciudad. La construcción del nuevo Cabildo en la zona de la playa del Reducto ha recuperado un espacio que crece con cierto orden, además de



revalorizar esta línea de costa degradada durante mucho tiempo por la ubicación del antiguo vertedero municipal y el cementerio.

## Infraestructuras y transportes

### El Puerto

*"...siendo absolutamente necesarias estas comunicaciones para que este término municipal no carezca de lo más indispensable para la vida, sin que, al presente, pueda sostenerse una incomunicación por más de ocho días, por carencia de medios para soportarla..."*<sup>146</sup>.

*"Como puerto de refugio en la temporada de invierno... que en los meses de noviembre y diciembre soplan con gran intensidad arbolando masas que difícilmente pueden resistirse al ancla, sólo tenemos el de Lanzarote, pues los artificiales de Las Palmas y de la Capital (S/C de Tenerife), se ballan todavía, sin embargo del tiempo que llevan de construcción, muy atrasados..."*<sup>147</sup>.

*"Ignoran esas autoridades, como lo ignora el Gobierno, que en la isla de Lanzarote, distante pocas leguas de la costa de África, existe un puerto natural que, con poco costo, sería lo que es hoy el de refugio de Las Palmas..."*<sup>148</sup>.

El puerto y los intereses comerciales que genera a su alrededor suponen un protagonismo crucial para el desarrollo socioeconómico de Arrecife.

A pesar de ello, Arrecife necesitó de bastante ayuda para disponer de un puerto capaz de impulsar el desarrollo económico tanto en el ámbito local como insular. La idea de construir un depósito de agua en el muelle parte del ingeniero jefe de obras públicas de la provincia, Paz Peraza, hijo de Arrecife, mientras que la construcción del puerto de los Mármoles fue un proyecto del jefe de puertos, Ruperto González Negrín.

En 1852 hubo un gran regocijo en Arrecife por la declaración de los Puertos Francos, instalándose la primera oficina en los bajos de la casa de

<sup>146</sup> AMA. Correspondencia varia. Sin catalogar. Carta del Ayuntamiento de Arrecife al Comisario de la Guerra en Las Palmas de G. C. 29 julio de 1899.

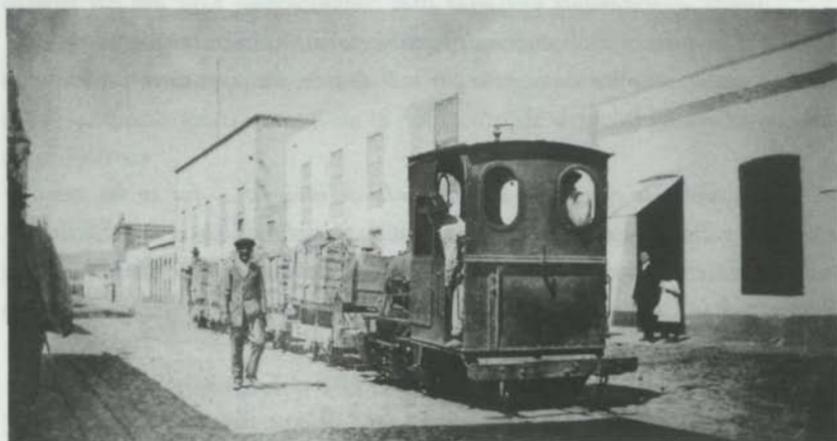
<sup>147</sup> CAYOL, Agustín: "Canarias". Revista Canarias. 8 abril de 1879. nº 9. p. 134.

<sup>148</sup> RUIZ AGUILAR, R.: "La Autonomía de Canarias". Las Canarias. nº 22, 10 noviembre de 1901.



Margarita Monfort en la calle Marina. Fueron nombrados como recaudador Saturnino Morales y como celadores, Felipe Recio y Domingo Fuentes.

En el siglo XX, Arrecife se consolida como puerto pesquero y, a partir de los años ochenta, como receptor y exportador de mercancías, de ahí la importancia de su muelle de contenedores.



*Locomotora de la Compañía Anónima de Construcción del Puerto del Arrecife por la calle Real, tras cargar piedras en la pedrera del "cabo Pedro". 1910*

El puerto ha sufrido desde principios del siglo XIX la dejadez histórica de las autoridades regionales. Hoy, a pesar del interés que ha adquirido el turismo marítimo, continúa con graves deficiencias <sup>149</sup>.

149 Deficiencias del puerto (construcción de una nueva terminal de contenedores, instalación de grúas más potentes, ubicación de una estación marítima de acogida de pasajeros, carencia de tuberías de conexión de agua y combustible, necesidad de personal en las dependencias de aduanas, que el puerto de Arrecife sea considerado puerto fronterizo, etc). El auge del turismo y sobre todo el de la industria del ocio, abre Canarias a nuevas rutas marítimas turísticas, de las cuales se beneficia Arrecife (las de Europa occidental-África occidental y Sudáfrica, Mediterráneo-África occidental, Norteamérica-África occidental y Sudamérica-Mediterráneo, motivan un incremento del tráfico de buques entre 1987-1991 en un 55%). Junto a ello la saturación del Caribe y los diversos conflictos en países turísticamente atractivos como los del norte de África y Oriente Medio desvían esta actividad hacia la zona Madeira-Canarias-Marruecos, donde el puerto de la Luz se decanta como el máximo competidor del atractivo portuario que sostiene el puerto del Arrecife en carestía sobre sus expectativas, con temores hacia la apertura de Lanzarote como centro internacional del ocio y de los negocios marítimo-turísticos. La conexión africana es interesante para el puerto del Arrecife de cara a aprovisionar al África occidental y conectar con el objetivo de los Estados Unidos de crear un lugar de abastecimiento de toda esa área, sobre todo ante las expectativas de la riqueza petrolífera que alberga las profundidades de la zona entre el Sahara y Nigeria.



## Navieras y barcos de cabotaje

Antes de entrar en este apartado, es de obligada mención la labor de muchísimas personas que han hecho del puerto la principal arteria económica de la ciudad de Arrecife:

- Los consignatarios, entre los que se encuentran Antonio González Marrero, José Tabares, Mauricio Cedrés, Antonio Hernández, Matías Garcías Franquis, Juan Oliva...
- Ayudantes de marina como Andrés Clares Deporturas (1882-Las Palmas de G.C. 1958), quien luchó por el Pósito de Pescadores de Arrecife contra la burguesía y los poderes oligárquicos y caciquiles del momento.
- Los marineros, los carpinteros de ribera, los náuticos y capitanes y tantos otros personajes con los cuales tenemos contraída una deuda histórica. Sirva como ejemplo del trabajo de esos personajes la figura de Emilio Ley Arata:



*Emilio Ley Arata, nace en Arrecife el 6 de febrero de 1868 en la calle Real, siendo sus padres Atilio —profesor de música— y Manuela Arata. Fue un personaje intensamente relacionado con la vida portuaria de Arrecife. Emilio Ley Arata, será distinguido como cónsul de Suecia en Las Palmas de G.C., caballero de la orden de Wasa de Suecia, presidente de la Cruz Roja de Las Palmas, obteniendo la Gran Placa de honor y mérito de este organismo. También se le concedió la Cruz y placa del mérito militar con distintivo blanco a propuesta de la Cámara oficial de comercio por sus desvelos y actividades en pro de la prosperidad del puerto de la Luz. A los 16 años terminó el bachillerato entrando a formar parte de la firma inglesa "Elder Dempster and Co. Ltd" de Liverpool en la que ocupó el puesto de segundo jefe y en 1914 de director-gerente; participó en los inicios del comercio del plátano, en el desarrollo turístico de Gran*

*Canaria construyendo el hotel Metropole y organizando excursiones turísticas desde Londres a Liverpool con estancias en Canarias. Fue el primer presidente de la Asociación patronal de consignatarios; presidente y directivo de varias empresas (pesqueras, agrícolas, forestales, agua, transportes, etc.). Su labor culmina al frente de la compañía de "Vapores Interinsulares" y de Transmediterránea.*

Una fecha clave es la de 1930, año en que la compañía Transmediterránea absorbe a la Cía. de Vapores Interinsulares Canarios. Emilio Ley será el encargado de llevar las gestiones para la unión de ambas empresas, a la vez que es nombrado director de Transmediterránea en Canarias.

Las comunicaciones marítimas en Canarias eran atendidas en 1863 por la "Cía. Ghirlanda Hermanos", y en 1886 por la "Elder Dempster" con tres vapores que enlazan semanalmente Arrecife y el resto de los puertos insulares.



La navegación marítima experimenta grandes avances y en 1838 aparecen los primeros barcos de vapor, sustituyendo poco a poco a los veleros.

El 17 de marzo de 1912 llegó al Puerto del Arrecife el vapor "Viera y Clavijo" procedente de Tenerife al mando del capitán Pedro Schwartz. La compañía de "Vapores Interinsulares", creada el 24 de septiembre de 1888, inicia la época de "los correillos" que contribuyeron a aliviar el aislamiento y la miseria de Canarias, sobre todo a principios del siglo XX, años de extrema pobreza.

Destinos	1ª clase	2ª clase	Conber
Canarias	5	31'2	21'2
Tenerife	9	61'2	41'2
Mogador	20	15	10
Cádiz	40	32	20
Lisboa	45	381'2	221'2
Londres	75	60	371'2

La primera oficina de Transmediterránea abre sus puertas en 1949 (Juan Betancort López), situada frente al muelle viejo, trasladando en 1973 las dependencias a la calle José Antonio.

La naviera Armas, creada por Antonio Armas Curbelo, adquiere en 1936 el pailebot "Rosario" incrementando paulatinamente su flota de barcos<sup>151</sup>.

#### FLOTA DE CABOTAJE

Bella Lucía<sup>152</sup> (1879, año de construcción), Pailebot "Gaspar" (1880, que fue de Manuel Coll Carrillo hasta 1892), Pailebot "Nueva Mensajera" (1859), Pailebot "Daute" (1858), Pailebot "Fermina y Concepción" (1882, llamado luego "Icod", fue en 1891 de Pedro Medina Rosales y Hno.), Pailebot "Joven Félix" (1881), La "Mariposa" (1895), El "Nuevo Adán" (1898), La "Juanita" (1901), La "Carlota" (1903). Luego vendrían en 1888 los vapores "León y Castillo" y "Viera y Clavijo", en 1912 los "Fuerteventura", "Lanzarote", "La Palma"<sup>153</sup> de la compañía de "Vapores Correos Interinsulares", llamados correillos o "negros".

150 Crónica de Lanzarote. nº 22. 13 de julio de 1861, p. 2.

151 En 1942 instala una oficina comercial en Las Palmas de G.C., transformándose en sociedad anónima en 1966. En 1995 adquiere cuatro buques de carga y transporte de pasajeros.

152 Esta vieja goleta se encuentra en estado de abandono en los talleres navales de Portonao, reclamando su rescate para memoria de todos los lanzaroteños.

153 El correillo "La Palma" estuvo en activo hasta 1976, en que por una avería en una caldera en



## CRONOLOGÍA DE LOS PUERTOS DEL ARRECIFE

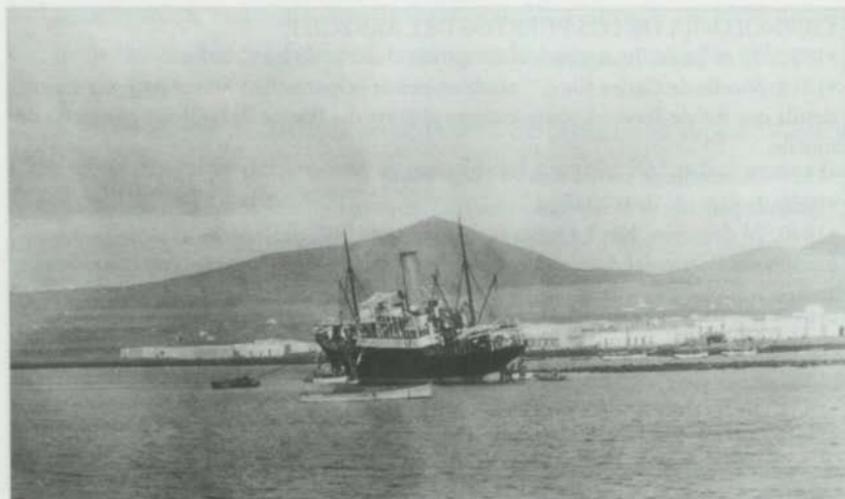
- 1792, 29 de junio. Inauguración del muelle chico (o de las Cebollas).
- 1814. Muelle de Carlos King,<sup>154</sup> también existía otro muellito más al naciente en una destila que fue de Travieso, y una escalera al norte del Puente de las Bolas que servía de muelle.
- 1824-28. muelle de piedra seca en Porto Naos.
- 1838. Explanada de la Marina.
- 1840. 24 de noviembre. La Junta Gubernativa de S/C. de Tenerife autorizaba la habilitación del Puerto del Arrecife para lograr la sumisión de la burguesía de esta ciudad y aislar a la Junta grancanaria, siendo derogada por R. D. el 12 de diciembre.
- 1852. R. D. de Puertos Francos, consiguiendo el Puerto del Arrecife la libertad comercial marítima con capacidad de decisión, después de haberlo solicitado desde 1825.
- 1852. R. O. de 15 diciembre declarando puertos de refugio al de Naos y Arrecife
- 1853. 20 de abril. Llega el ingeniero civil Francisco Clavijo y Pló (descendiente de arrecifeños) para levantar los planos del puerto del Arrecife. Dos años más tarde se terminó de cerrar la muralla del nuevo puerto.
- 1860. Informe sobre el puente giratorio de Porto Naos (Juan de León y Castillo).<sup>155</sup>
- 1888. Finaliza la obra del "muellito" de Porto Naos. Este muelle es el que actualmente está "encerrado" en una rotonda de cemento.
- 1908-1920.<sup>156</sup> Realización de las obras del muelle comercial frente a la ciudad. El 6 de marzo de 1906 se publica en "La Gaceta" el pliego de condiciones para la construcción del puerto de Arrecife, en la subasta se previó un plazo de seis años para terminarlo (tardó doce).
- 1928. Se crea el organismo de Puertos de Gran Canaria, más tarde denominado de Las Palmas, dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. El primer ingeniero jefe de esta entidad fue el arrecifeño Ruperto González Negrín, quien se desvivió al frente del mismo por situar a este Puerto a la altura de las circunstancias.

Arrecife dejó de prestar servicios. La compañía de Vapores Interinsulares Canarios era una filial de la inglesa "Elder and Dempster" con los vapores reseñados. La importancia de estos "correllos" en la historia reciente canaria es enorme, el "Viera y Clavijo" condujo a Franco desde Tenerife a Las Palmas el 17 de julio de 1936. La compañía Transmediterránea los compraría en 1931.

154 El 5 de julio de 1819 se siguió en el Juzgado militar un expediente a instancia del presbítero Francisco Cabrera Ayala y Juan Antonio Feo por diez mil pesos en deuda contra Carlos King -que se hallaba en Las Palmas para irse a América- contra su apoderado Jorge West (su hermano político). Carlos King sólo tenía una casa en el Puerto que compró a Juan Silvera el 20 de septiembre de 1817, pagando esta deuda con la venta de la casa y el muellito que frente a la misma existía, comprando la casa Norberto Ferrera, quien la venderá el 27 septiembre de 1819 a Joaquín Ballester. 155 Juan de León y Castillo participó en la carretera Arrecife -Yaiza por Tías y la Arrecife- Haría por Tegui y en el informe sobre abastecimiento de agua potable para Arrecife en 1862. AHLP. Expediente 1862,16-11

156 El 28 de septiembre de 1907 se presentó escrito en el Ayuntamiento de Arrecife por Ruperto González Hernández como gerente de la "Sociedad Anónima de Construcción del Puerto del Arrecife" solicitando emplazar vías férreas; una partiría de "Cuatro Esquinas" hacia la calle León y Castillo y llegaba a la orilla del mar con piedra de la pedrera del Molino, la otra iría desde el callejón del Puente por la calle Quiroga, la plaza de la Constitución, calle del Campo, hasta llegar a la playa del Reducto con arena.





*Correillo varado en Arrecife*

Ostentó este cargo desde 1930 hasta 1957, y a él se debe el proyecto del Puerto de los Mármoles.

- 1939. Obras en el astillero-varadero de Naos y dragado de Porto Naos y las Marcas por la Sociedad Metropolitana de Construcción S. A. Naos.
- 1958. Muelle de los Mármoles.
- 1961. 6 de junio. Declaración de Puerto de interés general, integrado en la junta del Puerto de la Luz y de Las Palmas. Puesta en servicio de la boca del castillo de San José (marzo). Prohibición de entrar por la boca de "las Marcas" o "el Perejil", tras más de ochenta años de servicio a la navegación arrecifeña (abril).
- 1966. Septiembre. Primera arribada de los ferrys "Black Watch" y "Black Prince" inaugurando la línea Londres-Funchal-La Haya-Las Palmas de GC-S/C de Tenerife-Arrecife. Esta línea fue clausurada en abril de 1986. Gracias a la misma se pudo exportar con mayor facilidad productos lanzaroteños.
- 1981. Creación de la Asociación de consignatarios y estibadores de Lanzarote y Fuerteventura.
- 1981. 31 de octubre. Hundimiento del buque "Telamón" en la trasera del Muelle de los Mármoles.
- 1987. Inaugurado el muelle de contenedores (con dos rampas fijas y más de 52.000 m<sup>2</sup> de superficie para depósito de mercancías).
- 1989. Creación del grupo de Puertos de La Luz y de Las Palmas.
- 1990. Arrecife cuenta con cinco muelles: El de los Puentes (con 200 metros de longitud, para buques de 5-8 metros de calado); el muelle pesquero de Naos (de 920 m. y un calado de 50 m.); el muelle de reparaciones de Naos para embarcaciones de pesca; el muelle de los Mármoles de 920 m. y el muelle de Contenedores que entró en servicio en 1987.
- Hoy. Plan del Puerto de Arrecife (PEPA), modificado.

## TRÁFICO PORTUARIO

•1875. 20 barcos ingleses con 7.777 toneladas, 28 españoles (2.912 Tns.), 16 franceses (7.267 Tns.), 1 barco alemán (210 Tns.) y 2 barcos italianos (978 Tns.).  
TOTAL: 67 barcos con 19.354 Tns.<sup>157</sup>

•1882. 16 barcos ingleses con 6.157 Tns., 16 barcos españoles (7.267 Tns.), 20 barcos franceses (14.233 Tns.) y 2 barcos portugueses (169 Tns.). TOTAL: 54 barcos con 23.117 Tns.

•1960. (396.284 Tns). 1964 (713.908 Tns). 1969 (1.971.662 Tns).

•En 1967 se superó el millón de TRB (Toneladas de Registro Bruto), en 1970 los dos millones de TRB, en 1972 y 1976 se pasó de los tres millones de TRB, en los años siguientes se produce una crisis portuaria, retomándose los índices anteriores en los años ochenta.

•1982. (926 buques con 3.384.479 TRB). Llegada del "Queen Elizabeth II" el 18 de abril, de 67.000 TRB y 300 metros de eslora.

•1987. (1.244 buques con 3.978.415 TRB), 71 trasatlánticos de turismo con 27.548 pasajeros.

•1997. (1.843 buques con 1.187.660 Tns. en mercancías), 60 buques de turismo llevando 31.420 pasajeros.



*Porto Naos con la importante flota pesquera lanzaroteña*

<sup>157</sup> MARTÍN HERNÁNDEZ, Ulises: "La crisis de la cochinilla en Lanzarote 1875-1890". IV. JHFL. T. I. p. 215-246.



## Carreteras y transportes

Las deficiencias viarias obligarán al Cabildo en 1960 a crear una empresa constructora para acometer obras de interés público, entre las que se encontraban las carreteras insulares, principalmente orientadas al turismo. Anteriormente a esta fecha, las vías de comunicación entre Arrecife y el resto de las localidades insulares seguían las mismas pautas establecidas desde mediados del siglo XIX.

En 1901 se inicia la carretera de Arrecife a Tinajo, encontrándose aún en 1912 sin concluir las obras, por lo que se planteó la terminación de un segundo tramo de nueve Km.

En cuanto a las vías interiores de Arrecife, mantienen esquemas anteriores, solamente el cambio de rótulos callejeros refleja sensibles transformaciones.

- 1901 la plaza de San Ginés se denomina plaza de Las Palmas.
- 1916 calle Eduardo Ruiz García de Hita, anteriormente denominada "Disimulo"<sup>158</sup>.



<sup>158</sup> Eduardo Ruiz García de Hita, natural de Arrecife de Lanzarote, fue presidente de la sala civil del Tribunal Supremo, ocupando uno de los más altos cargos judiciales españoles, actualmente su calle lleva la inscripción "García de Hita", colocada erróneamente en su momento.

• En 1925 Isaac Viera obtiene una calle, al igual que el doctor Rafael González Hernández.

Determinadas coyunturas políticas son aprovechadas para cambiar los letreros de las calles:

*"Habiendo llegado a mí, noticias que algunos ayuntamientos tratan de variar los nombres de muchas calles... he resuelto... la necesidad de no variar los nombres de las calles más que en caso verdaderamente justificado, conforme a lo dispuesto en R. O. de 10 marzo de 1904..."<sup>159</sup>.*

El día 28 de agosto de 1936 se colocaron los siguientes rótulos: 18 de Julio, General Goded, Calvo Sotelo, General Franco, José Antonio Primo de Rivera, Ruiz de Alda. Los falangistas pusieron los nombres escritos a mano, siendo sustituidos más tarde por letreros en relieve con azulejos, como los del artillero Luis Tresguerras, a solicitud de Eduardo Coll Díaz, en memoria del capitán de artillería natural de Arrecife, y la calle Jacinto Borges Díaz por solicitud de su hermana Inocencia (maestra nacional) al fallecer el 11 de enero de 1939 en Lérica.

El día 19 de julio de 1966 existían en Arrecife 207 calles, 96 sin denominación y muy pocas con rótulos. El Ayuntamiento colocará placas metálicas barnizadas en azul con letras en blanco, rindiendo homenaje a la antigua flota velera<sup>160</sup>.

Los caminos, porque no merecen el nombre de carreteras, eran atendidos por mandato administrativo de la autoridad civil, circunstancia que ocurría desde siglos anteriores. Las vías interiores se mejoran con el derribo de algunas casas, aplicándose un ordenamiento urbanístico acorde a los tiempos, previa obtención de la correspondiente licencia<sup>161</sup>.

159 ADG. Oficio del Gobernador Civil de la provincia al Delegado del Gobierno. 9 julio 1924.

160 Aún hoy faltan nombres de calles que bien podrían ocupar el espacio dejado por muchos hombres y mujeres arrecifeños y lanzaroteños que han luchado por su tierra (hermanos Molina Orosa, Aquiles Heitz, Concepción Medina Rosales, Tomás Clavijo y del Castillo...).

161 Adoquinado de la calle Real en 1920 y construcción del muro de contención de la calle Luis Morote en 1938, etc.



Nombre actual	Nombre antiguo
José Betancort	Las Marcas, Pescadería
Hermanos Zerolo	Miraflores
Coronel Bens	Florida
Manuel Miranda	Salazón
Otilia Díaz	Rosario
León y Castillo, Fernando	Carretas, Principal, Real, Constitución
La Plazuela	Plaza Constitución, de la Unión, de los Mártires de la Patria
García de Hita	Disimulo
Miguel Primo de Rivera	Sol
Jacinto García Borges	Porto Naos
Canalejas	De Lacy, Campo, Campo santo
Fajardo, Leandro	Nueva
Luis Morote	Ángel
Blas Cabrera Felipe	Liebre
Pérez Galdós, Benito	Camino de la Villa
Ruiz de Alda	Pablo Iglesias
José Antonio Primo de Rivera	Amargura, García Guerra

Los medios de transporte estaban integrados por animales de carga y los típicos carruajes. Así, en 1867 encontramos en el impuesto sobre caballerías y carruajes a Blas Curbelo Guerra, Carlos Schwartz Fernández, Guillermo Topham Cabrera, Ruperto Vieyra Souza y Juan Estévez con un carruaje de lujo de cuatro ruedas. El primer vehículo motorizado de Arrecife (1914) fue un Conrad, propiedad de Rafael González.



**Gil Hernández Hermanos**

**GILDEZ**

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

AUTOMÓVILES	TALLES MECÁNICOS
ACCESORIOS	REFRIGERACIÓN
Oficina: 29 Avda. 63	TALLER ELÉCTRICO
EXPOSICIONES Y VENTA	Bandas 70, 74 y 78
Modelos Galdames, 29 y 35	Modelos de Galdames, 41 y 45
Repuestos de Coreses, 35	Modelos de Galdames, 41 y 45
Salajes 188!	Gil de Cuba, 45

**Arrecife de Lanzarote**

**TRANSPORTES LANZAROTE**

*Servicio diario de autobuses modernos con los pueblos del interior, dando comodidad, seguridad, puntualidad y rapidez a los hijos de Lanzarote*

Camió en una calle de Arrecife y publicidad de las guaguas Gildez

En 1942 existían en Arrecife un coche de caballos, 37 de particulares, 27 camiones, 37 carros y 20 taxis particulares sin parada. Los automóviles a pesar de todo eran pocos, no sobrepasando la cifra de 150 en 1936.

Con los vehículos de motor aparecen las gasolineras. En 1928 tenemos el surtidor de gasolina de la sociedad anónima española "Vacuum Oil Company of Canary Irlanda", cuyos representantes eran Raimundo Redondo Blázquez y Manuel Arencibia Suárez, dedicados al suministro de bencinas y propietarios de un pequeño depósito de 200 litros. Posteriormente se instalan los de Eufemiano Fuentes Cabrera y de la sociedad "The Texas" en la calle León y Castillo; el de Nicolás Cabrera en la calle José Molina y el de Julio González Martínez. En cuanto a los garajes, en 1918 están el de Francisco Lorenzo (calle Figueroa), el de Manuel López en la León y Castillo, el salón-garaje de Tomás González y la empresa de carruajes de Agapito Hernández en la calle del Rosario.

En 1986 Arrecife cuenta con 13.221 coches lo que supone un vehículo por cada 2'6 habitantes<sup>162</sup>.

Vehículos en Lanzarote y Arrecife (1997)			
Año	Lanzarote	Arrecife	% insular de Arrecife
1997	70.044	23.262	33'2 %

Fuente: Dirección General de Tráfico. Elaboración propia

Los transportes públicos tardan en aparecer y el primer servicio será atendido por coches privados, hasta que entran en escena las guaguas de los "Gildez"<sup>163</sup>. En la actualidad la empresa "Arrecife Bus", creada en 1957 por José Cabrera y otros socios, "Transportes Lanzarote" y las guaguas municipales suplen parte de un servicio público altamente deficiente.

162 En ese año se produjeron 156 accidentes de circulación (5 muertos, 14 heridos graves, 11 de pronóstico reservado y 99 lesionados), contando con una plantilla de 35 guardias municipales. No es de extrañar que con este tráfico aparezcan puntos negros de accidentalidad (rotonda en la barriada de San Francisco Javier, rotonda de la García Escámez en su salida centro —en este punto circularon entre las 7'50 y 8'15 del día 16 de junio de 1998 más de 5.000 vehículos—, y la intersección de la calle José Pereira con el cruce de la Pérez Galdós).

163 Adquiriendo en 1957 dos coches cerrados Leyland de gasoil, un Albion y algunos Dodge, con asientos de madera, que realizaban viajes a diferentes pueblos de la isla. Además, existían algunos coches de pasajeros que cubrían las demandas particulares.



La creación del aeropuerto y la necesidad de conexión con el puerto, introducen cambios en las infraestructuras, modificando la morfología urbana y el entramado viario<sup>164</sup>.

#### Volumen de circulación vial (1975 y 1988)

- Arrecife-Tías (pasó de 2.326 vehículos diarios en 1975, a los 3.279 en 1988, con unos 13.689 vehículos circulando por el aeropuerto y Playa Honda)
- Arrecife-San Bartolomé (de 2.453 a 3.132)
- Arrecife-Tahíche (3.706-5.207)
- Arrecife-Costa Teguisse (en 1980 circularon 6.573 vehículos diarios de media)

### Aeropuerto

Cuando Aquilino Fernández presentó, en sesión del Ayuntamiento de Arrecife el día 15 enero de 1921, un dossier con el ofrecimiento a una compañía aérea francesa<sup>165</sup> para instalar un aeropuerto en Arrecife en la zona de "La Destila", no se podía imaginar lo que esta obra supondría para la isla. El antecedente inmediato del transporte aéreo hay que fijarlo en 1919, año en el que ameriza un hidroavión francés en la playa del Reducto pilotado por M. Lefrane.



Amerizaje en la bahía de Arrecife del Dornier Wall M-MWAB. 1924

<sup>164</sup> Entre 1975-1988 el volumen del tráfico circulatorio aumentó considerablemente.

<sup>165</sup> El 10 de enero el consulado francés solicitó informe sobre las condiciones de Arrecife para la posible llegada de hidroaviones y aeroplanos.

Pero la verdadera historia de la aviación en Arrecife comienza con la llegada a la bahía de Arrecife el 7 de noviembre de 1924 del Dornier Wall "M-MWAB", pilotado por el capitán Ramón Franco acompañado por Leopoldo Alonso (fotógrafo y cronista), el coronel Bens, Alejandro Mas de Gaminde (radiotelegrafista) y Guillermo Delgado Brackembury (comandante).

En 1936 el alcalde de Arrecife, Rafael Medina Armas (Fidel Roca), plantea la creación de un aeródromo en Lanzarote. Este proyecto tropezó con la oposición de la Dirección General de Aeronáutica. Rafael Medina solicitó un informe a los ingenieros de la LAPE (Líneas Aéreas Peninsulares), que obtuvo la aprobación favorable y más tarde se remitió al general Hidalgo de Cisneros.

El aeropuerto de Lanzarote comienza su andadura durante la Guerra Civil española, momento en el que se acondicionan unos mil metros cuadrados en los "llanos de Guacimeta" para el aterrizaje de aviones militares, contando con la ayuda de Sebastián Velázquez.

- En 1946 se abrirá esta base aérea militar al tráfico civil, donde poco después los viejos "junks" de Iberia de los años cincuenta serán sustituidos por los "DC-3".
- El aeródromo contará en 1951 con dos pistas cruzadas de 1.080 x 50 metros y 1.200 x 60 metros.
- En 1957 empieza a utilizarse el transporte de correo-aéreo (alcanzando los 7.400 kilogramos de correspondencia por este medio en ese año). El transporte de mercancía se inicia en el año 1959 (con unos 9.000 kilos de carga en el año referido).
- Los primeros vuelos charters nacionales acercan a los turistas a esta isla en 1962 gracias a la compañía "Aviaco" (con aviones del tipo "Bristol").
- La ampliación de la pista (2.400 x 45 metros) finaliza en 1969. Con esta mejora comienzan los vuelos directos desde la península Ibérica con aviones "Convai-440" de la compañía "Iberia". La primera pista pavimentada entra en funcionamiento a finales de 1966.
- El día 28 de octubre de 1969 el ministro del Aire, José Lacalle, inaugura el edificio terminal. En 1970 se abre el aeropuerto al tráfico internacional de vuelos charters, iniciándose las obras para el balizaje nocturno.
- En 1988 finaliza la pista de rodadura en su primera fase, y los "DC-9" serán sustituidos por los "Boeing-727". Surgiendo en 1989 la compañía "Binter Canarias" dependiente del grupo "Iberia".



A lo largo de la historia del aeropuerto de Lanzarote sólo se han contabilizado dos graves accidentes: uno en 1966 sin heridos y el otro en 1977 con la muerte de un piloto acrobático al estrellarse su avión.

Evolución de pasajeros (1947-1956). Entradas (1987-97)

Año	Entradas	Salidas
1947	469	517
1948	413	456
1949	584	541
1950	542	551
1951	882	790
1952	1.219	1.190
1953	1.670	1.997
1954	2.660	2.856
1955	3.845	4.024
1956	3.957	4.209
1987	1.919.926	
1990	2.478.505	
1994	3.721.836	
1997	4.191.430	

Fuente: Antena. 30 de abril de 1957, p.2 y AENA Lanzarote. Elaboración propia

### La ciudad actual

En 1947 existían 24 viviendas en ruinas y 365 familias en domicilios ajenos que compartían la casa. Las necesidades sociales sobre viviendas iban en aumento, al igual que otros apartados como las escuelas, la atención hospitalaria, los parques, etc.

Cada día que pasa la ciudad necesita mayor número de infraestructuras con que atender estas demandas.

### Los servicios urbanos

*El servicio de Correos.* Hasta el siglo XVIII el transporte de la correspondencia era completamente libre, cualquier embarcación podía hacerse cargo de las cartas. La correspondencia particular es remitida por medio de los capitanes, patrones o marineros de los barcos que acudían a puerto, luego en el interior de la isla se transportaba gracias a amigos y familiares.

La regulación de este servicio se inicia a partir de la Real Cédula de 1514 mediante la creación del oficio de Correo Mayor de Indias que abarcaba a



las islas Canarias. La Resolución de 4 de junio de 1762 estableció el primer enlace marítimo entre Cádiz y Santa Cruz de Tenerife, creándose en esta última población el oficio de Correos. Todas estas regulaciones producen malestar en los ayuntamientos de las islas debido a la imposición de tarifas, ya que anteriormente la correspondencia iba sin carga impositiva alguna dentro de Canarias.

En 1765 aparecerá el monopolio de Correos en Canarias y el franqueo de la correspondencia se realiza por medio de marcas prefilatélicas. Esta situación duró hasta 1854, momento en el que comienza a franquearse las cartas con los sellos de Correos.

A partir de 1773 queda prohibido entregar la correspondencia directamente a las tripulaciones de los barcos con obligación de depositarlas en las oficinas de Correos. Las cartas recibidas en Santa Cruz de Tenerife se repartían a Lanzarote y Fuerteventura en barcos que iban directamente a estas islas. A pesar de ello, el retraso a la hora de recibir o remitir las cartas a su destino era considerable.

El servicio en un principio corría a cargo de "Correos Marítimos del Estado" hasta 1802. Luego la Armada Real hasta 1827 y posteriormente varias compañías privadas. En 1858 la "Cía. Vapores Trasatlánticos Españoles"<sup>166</sup> y en 1862 la "Compañía Trasatlántica Española"<sup>167</sup> asumen el servicio.

*"...varias y repetidas han sido las quejas producidas a esta alcaldía por los vecinos de este pueblo en general y los comerciantes en particular, con referencia a la falta de cumplimiento por los buques correos entre esa y esta isla... llegan a ese y este Puerto con mucho retraso..."*<sup>168</sup>.

166 El correo establecido entre Fuerteventura y Arrecife en 1855 daba tres viajes mensuales.

167 PERERA BETANCORT, Francisca y MONTELONGO FRANQUIZ, Antonio: "Entradas y salidas al Puerto del Arrecife(1849-1859)". I Jornadas de Historia Local Canaria. Las Palmas de G.C. 1995. Boletín Millares Carlo nº15. Durante estos años varios barcos de cabotaje realizaban sus tareas como barcos- correos, tales como el "Teide", la "Beatriz" y la "Bernardina".

168 AMA. Correspondencia varia. Sin catalogar. Oficio del alcalde de Arrecife el 2 de junio de 1881.



“...la isla de Lanzarote continúa condenada a un aislamiento tal que hay veces que sus habitantes se consideran solos en el Globo Terráqueo (...) poco es lo que ambiciona esta gente, porque conocen su situación, no quieren Telégrafos ni vapores, pero sí al menos que cada cuarenta días o antes y en periodo fijo, se reciba la correspondencia...”<sup>169</sup>.

En el siglo XIX abrió la estafeta de Arrecife junto a otras de Canarias, bajo la dirección de Luis Cabrera. Desde estos centros se remitía la correspondencia al interior por medio de “verederos” o “peatones” que actuaban como carteros.

En 1910 tiene lugar una reforma en toda Canarias, estableciéndose en Arrecife una estafeta que “será servida por empleados de correos”:

- Conducciones en carruaje de Arrecife a Yaiza por Tías y de Arrecife a Harfa por Teguisse; y a caballo de Arrecife a San Bartolomé y Tinajo.
- Femés y Guatiza serán servidos por carteros rurales que saldrán respectivamente de Yaiza y Teguisse.
- Habrá Agencia Postal en las poblaciones servidas por conducción.

En 1957 comienza, a través del aeropuerto de Lanzarote, el transporte del correo por modalidad aérea, acabando con el monopolio marítimo que existía desde sus comienzos. Ese mismo año se inauguran las nuevas oficinas de Correos en su actual local<sup>170</sup>.

**El servicio telefónico.** En 1897 se constituyó en Arrecife una sociedad para instalar una línea telefónica entre Arrecife y Harfa<sup>171</sup>. El 27 de julio de 1915 se concede una autorización a José Pereyra para tender una red telefónica con el resto de las localidades insulares, la cual ya estaba instalada en Arrecife desde el año 1914.

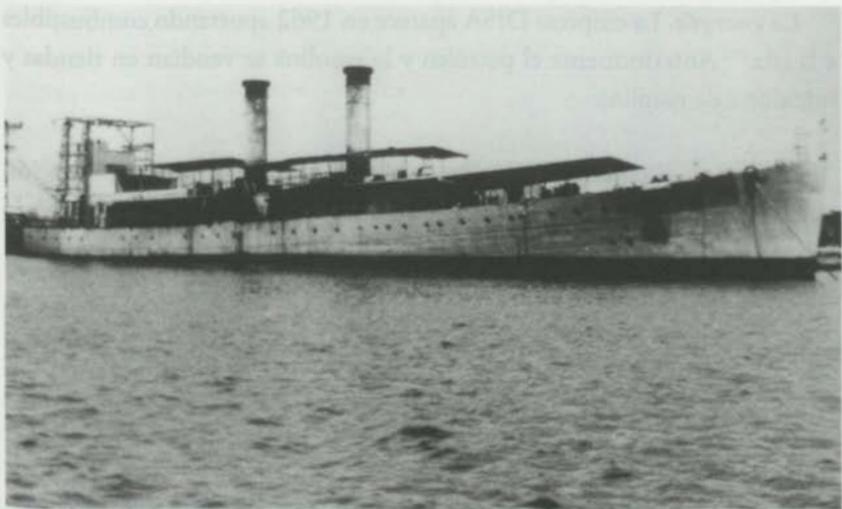
**El telégrafo,** será instalado en noviembre de 1884, tras el amarre del cable telegráfico en la caseta de la playa del Cable. En 1902 la única estación telegráfica de la isla está en Arrecife.

169 ESPASA CIVIT, José María: “Historia del Correo en Canarias”. Excelentísima Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas. Plan Cultural, p. 83.

170 En 1913 las oficinas estaban en la calle Porlier.

171 Diario Las Palmas. 19 julio 1897. nº 1.000.





El "barco de la luz"

El alumbrado como servicio público fue bastante precario hasta el siglo XIX, por lo que llegada la noche solamente era posible contemplar la débil luz de algún farol colocado a la entrada de unas pocas casas. Excepcionalmente, en las festividades el Ayuntamiento iluminaba la plaza y sus alrededores. El uso de lámparas de carburo y belmontina se generaliza a mediados del siglo XIX y habrá que esperar hasta principios del siglo XX para que el Puerto cuente con el alumbrado eléctrico.

La energía eléctrica en Arrecife la genera una pequeña central instalada en las cercanías del cine "Atlántida". En 1912 el ingeniero industrial Feliciano Mayo solicita un permiso para establecer el alumbrado eléctrico. En el resto de la isla existían las centrales eléctricas de Haría (Gabino Hernández) y Teguiise. Una fecha de crucial importancia es la de 1964 año en que se crea la empresa "Termoeléctrica de Lanzarote" (TERMOLANZA) dedicada al abastecimiento de agua y energía tanto de Arrecife como al resto de la isla<sup>172</sup>.

En 1975 Termolanza vendía sus activos energéticos a Unelco, afianzándose esta última empresa en la producción energética insular y regional<sup>173</sup>.

<sup>172</sup> Empresa creada por los hermanos Díaz Rijo.

<sup>173</sup> Con 9.853 clientes en ese año ha pasado a tener en 1990 (39.379) y 44.537 en 1996.



*La energía.* La empresa DISA aparece en 1962 aportando combustibles a la isla.<sup>174</sup> Anteriormente el petróleo y la gasolina se vendían en tiendas y surtidores de gasolina.

*El servicio contraincendios.* Desde el siglo pasado existía preocupación por este tema, sobre todo ante el temor e inquietud social de perder todo en un siniestro de estas características.

“...hace tiempo que por desgracia se vienen sucediendo con alguna frecuencia en este pueblo los incendios, sin duda casuales en las altas horas de la noche, siniestros que aunque al parecer casuales tienen en continua alarma a estos vecinos...”<sup>175</sup>

*La basura.* El hacinamiento y la salubridad pública de la ciudad será una constante preocupación entre las autoridades locales como lo atestiguan las numerosas disposiciones que contienen las ordenanzas municipales. Es costumbre tirar las basuras a las calles, al Charco de San Ginés e incluso a la playa del Reducto. Los vertederos municipales se localizan, desde principios del siglo XX, en las cercanías del antiguo cementerio, a la salida sur de la ciudad y, más tarde, Zonzamas asumirá esta función.

### El Charco de San Ginés

El Charco de San Ginés, constituye otro punto importante dentro del esquema urbano de Arrecife<sup>176</sup>. Desde el amurallamiento en las bocas del Charco y la construcción de un pequeño puerto en el siglo XV,<sup>177</sup> hasta la actualidad ha sido lugar preferido para acometer desastres y “milagros” urbanísticos.

*“El lago salado, que mece sus tranquilas aguas, al norte del incomparable puerto que figura en mis recuerdos de niño con el modesto nombre de ‘Charco de San Ginés’... esta visión ha sido para mí como un retorno a la patria inolvidable; será*

174 Al año se consumen más de 183 mil toneladas, cuando en 1984 estaba en 28 mil toneladas.

175 AMA. Sin catalogar. Borrador de oficios. 16 de mayo de 1878.

176 FALERO LEMES, A. y MONTELONGO FRANQUIZ, A.: “El Charco de San Ginés, un rincón a salvar”. Lancelot 333. 21-10-89. p. 60.

177 El marqués Diego García de Herrera dispuso construir un embarcadero en la margen sudoeste del Charco, precisamente donde empezaba el camino de la Villa.





*siempre objeto de predilección, no sólo para sus hijos, sino para todos los que sepan sentir la poesía de las cosas". (Antonio Zerolo).*

#### EL CHARCO DE SAN GINÉS: UN SIGLO DE DESASTRES:

- 1898. Se intentó convertirlo en carenero para la base naval del Río.
- 1902. Intento de achicarlo e impermeabilizar el fondo para hacer una marea pública.
- 1924. Proyecto de relleno y posterior realización de un parque municipal.
- 1965. Interés por urbanizarlo con fines turísticos (cambia su nombre actual por el de "Lago").

La nueva imagen de Arrecife, plasmada en edificios de corrientes post-modernistas, le dan un aire totalmente diferente al que es propio de esta ciudad. Los años ochenta pasarán a la historia de Arrecife por el caos urbanístico y la pérdida del pasado arquitectónico del Puerto, obteniendo una modernidad que le es ajena.

