

NAOS, ALGO MÁS QUE UN PUERTO.
ARRECIFE, UN LITORAL PRIVILEGIADO

Antonia Sáenz Melero

Licenciada en Geografía e Historia

Dunia Cabrera Rodríguez

Licenciada en Historia

Francisca María Perera Betancort

Licenciada en Geografía e Historia

Resumen: en los dos últimos encuentros de las Jornadas de Estudios hemos aportado un mejor conocimiento acerca del Muelle Grande de Arrecife. Ahora quisiéramos valorar las infraestructuras portuarias de la ciudad que lleva el nombre de un puerto. Sin embargo, fue tan concluyente la existencia de Naos que no lo quisiéramos obviar.

Naos es, sin lugar a dudas, el principal puerto de Lanzarote y, como puerto natural, el más meritorio y reconocido de Canarias. A pesar de ello, fue poco valorado más allá de su demarcación. Su eficacia se muestra viendo su historia y comparándolo con la inversión realizada. Durante largo tiempo nada se hizo y ya era destacado, luego fue el municipio quien lo apoyó y no sería hasta el siglo XX cuando recibiera una inversión estatal a pesar de su extrema importancia. Para valorarlo debemos de tener en cuenta todo el litoral, pues en parte este funciona como un gran puerto con sus diferentes áreas, cabotaje, pesca, astillero, reparaciones o limpiezas, etc. De esta manera, nos interesa desde el Puerto del Arrecife, lugar donde se asentarían la primigenia población; el Muelle de la Pescadería, un pequeño lugar de embarque y atraque para la pesca local; el Muelle Grande, la primera aportación oficial para el transporte marítimo insular; y el de Los Mármoles, el segundo, pasando por un acercamiento a la industria pesquera en Arrecife.

Naos y Arrecife serán las razones por las que sobresale esta demarcación desde La Conquista. Serían los elementos que catapultan a la zona para la definitiva importancia que tendrá el lugar, pues, sin ellos, no se hubiera desarrollado la localidad. Al ser el área portuaria de mayor importancia en el ámbito insular, se consolidará desde que fue defendida eficazmente y desarrollado el primer ciclo económico –La barrilla–, que conllevó un inusitado aumento del trasiego marítimo.

Tras estos, vendrán los demás. Naos y Arrecife mejorarán en el siglo XIX, añadiéndose el de la Pescadería, a partir de la gestión insular. A principios del siglo XX se desarrollará la primera inversión estatal en un área marítima insular, creándose en el Muelle Grande –en la documentación oficial se le nombró Puerto de Arrecife, pero para no confundirlo con el original, lo nombramos como lo señaló el habla popular–.

Como su diseño original fue acertado y su ubicación no parece que resolviera las necesidades, en la segunda mitad de siglo se construyó el de Los Mármo-

les, el que definitivamente acaparará la mayor área portuaria insular y que aún hoy va a remolque de su importancia.

Arrecife, el municipio más pequeño de la isla, se consolidó gracias a su litoral al ofrecer una alternativa diferente dentro del sector económico primario; mientras que el resto era eminentemente agrícola, este será marítimo.

Palabras clave: Arrecife, Puertos.

Abstract: in the last two meetings of the Study Days we have provided better knowledge about the Dock Grande de Arrecife. Now we would like to assess the port infrastructures of the city that bears the name of a port. However, the existence of Naos was so conclusive that we did not want to ignore it.

Naos is, without a doubt, the main port of Lanzarote and, as a natural port, the most deserving and recognized in the Canary Islands. Despite this, it was little valued beyond its demarcation. Its effectiveness is shown by looking at its history and comparing it with the investment made. For a long time nothing was done and it was already prominent, then it was the municipality that supported it and it would not be until the 20th century when it received a state investment despite its extreme importance. To assess it, we must take into account the entire coastline, because in part it functions as a large port with its different areas, cabotage, fishing, shipyard, repairs or cleaning, etc. In this way, we are interested in the Port of Arrecife, the place where the original population would settle; the Dock de la Pescadería, a small boarding and docking place for local fishing; the Dock Grande, the first official contribution for insular maritime transport; and Los Mármoles, the second, through an approach to the fishing industry in Arrecife. Naos and Arrecife will be the reasons why this demarcation stands out from the conquest. They would be the elements that catapult the area for the definitive importance that the place will have, since without them, the town would not have developed. As it is the most important port area in the island, it will be consolidated since the first economic cycle –the Barrilla– was effectively defended and developed, which led to an unusual increase in maritime traffic. After these, the others will come. Naos and Arrecife will improve in the 19th century, adding that of the Pescadería, from the island management. At the beginning of the 20th century, the first state investment in an insular maritime area was developed, being created in Dock Grande –in the official documentation it was named Puerto de Arrecife, but in order not to confuse it with the original, we named it as popular speech pointed out–.

As its original design was shortened and its location does not seem to solve the needs, in the second half of the century the Los Mármoles was built, which will definitely monopolize the largest island port area and still today is in tow of its importance.

Arrecife, the smallest municipality on the island, was consolidated thanks to

its coastline by offering a different alternative within the primary economic sector; while the rest was eminently agricultural, this will be maritime.

Key words: Arrecife, Ports.

Relata la tristeza que le da al contemplar los puertos de Arrecife: “si el gobierno de aquellas islas, en vez de mirarlos con el desprecio que hasta aquí, tratara de restablecerlos siquiera al estado que han tenido, sería la admiración de los nacionales y la envidia de los extranjeros”. (Madoz, p. 130)

Hemos querido aportar parte de la historia de uno de los puertos más destacados de Canarias, y como puerto natural, el mejor. En anteriores Jornadas de Estudios hemos colaborado en cómo se desarrolló la construcción del muelle arrecifeño conocido coloquialmente como el Muelle Grande. No podíamos olvidarnos de Naos dada su importancia y a su vez aprovechar para aportar un resumen del resto de lugares de Arrecife que se utilizaron para faenas marítimas.

1. EL PUERTO DEL ARRECIFE

Es la ubicación que dará nombre al municipio y ya aparece citada en la obra más antigua de la conquista, el *Le Canarien*. Pasaron centurias hasta que el Puerto del Arrecife, Puerto Caballos, recibiera las primeras mejoras. Entendemos que se le citaba también caballos porque hace referencia a un tipo de embarcación, relativamente pequeña y de poco calado, que era la que podía adentrarse en sus aguas, frente al de Naos, donde recalaban las naves más grandes y de mayor profundidad.

En 1814 Carlos King (Álvarez Rixo: 1982, 56), un negociante británico atraído por el comercio de la barrilla, ocupándose también de ser vicecónsul de su nación, costeó el inicial perfeccionamiento que conocemos. Así, en ocasiones, se le citará como Muelle de King o *del inglés*. En 1829 María Aguilar adquiere¹ una *casa alta* en La Marina que había sido de King y que entre los elementos del inmueble se reconoce al

¹ Archivo Histórico Provincial de Las Palmas, Protocolos notariales, Escribanía de Matías Rancel, Leg. 2.937, 1º expte., 1829, fól. 3 y 3v.

muelle, por lo que pretenderá su uso exclusivo². Además de este fondeadero, había otro muy cerca, hacia el este: “formado por casualidad con los cimientos de una destila de Travieso”.

En 1831 se documenta a Casimiro Mckintosh, capitán de este puerto, concluyendo una ampliación “con sillería bien labrada”³. El ensanche se realizó uniendo el muelle de King con los cimientos de la destilería, pues “si no hubiera sido los escollos y restos del relleno del cimiento del destilatorio que está en su arrimo, en este invierno se hubiera precipitado al mar”. Además, dirigió la limpieza de la barra de Juan Rejón y canalizó para que desde Arrecife las lanchas transitaran a bajamar. Las obras fueron costeadas por los navieros y negociantes, además del dinero de algunas multas que había impuesto como capitán del puerto desde 1826. El ayuntamiento agradeció a Mackintosh su celo en adelantar obras tan importantes como el Puerto del Arrecife que no solo era útil como muelle, “sino que aún puede mirarse como un paseo que sirve de ornato a la calle de la Marina”. Reconocen que necesitaban aplicar “un arbitrio pero sin gravamen”, pues no era posible una subida de la contribución. En 1836⁴ el ayuntamiento debía tener un proyecto en la mesa, pues registra que estaba abierto el periodo de información pública del proyecto de ampliación del puerto. A final de año refieren que el muelle, utilizado como paseo, presenta un deficiente estado, por lo que pedirán su arreglo al ingeniero jefe del grupos de puertos de Arrecife. El ayuntamiento aportará cincuenta pesetas. Pasan décadas sin que en las actas de sesiones se vuelva a citar alguna fábrica. En mayo de 1857 consideran la importancia de concluir el desembarcadero: “por salud, comercio y ornato público”. Proponen⁵ tratarlo en una reunión con el “vecindario más pudiente y conveniente”. A dicha cita también acudió el gobernador⁶ y concluyeron que sería conveniente que se encargara del tema una comisión que dirigirá el capitán del puerto Manuel Coll Carrillo. Buscará apoyos de “personas de reconocida comodidad y patriotismo” que aporten dinero y de otras “que se presten para el traba-

² Archivo Municipal de Arrecife, en adelante: A.M.A., Correspondencia, carta nº 113, 2-X-1830, Subdelegación Militar de Marina de Arrecife.

³ A. M. A., Libro de Actas de Sesiones Municipales, 22-III-1831.

⁴ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones Municipales, 7-II-1836.

⁵ A. M. A., Libro de Actas de Sesiones Municipales, 25-V-1857.

⁶ A. M. A., Libro de Actas de Sesiones Municipales, 8-VI-1857.

jo”. La iniciativa no pudo culminar y traspasa la media centuria con el trazado de los años treinta.

En 1861 la isla sufría graves apuros económicos y el gobierno resolvió enviar una ayuda de diez mil reales⁷. Tras el reparto entre los municipios, Arrecife convocó a una junta representativa del vecindario para dictaminar dónde se invertiría el dinero. Acordaron que los 1.799,71 reales que les correspondía lo aplicarían en el Muelle de Arrecife, arreglando el muelle-paseo bajo la dirección del capitán del puerto Blas Coll. Se empleará a la población más necesitada como ancianos, mujeres y niños y harían desaparecer la configuración natural del lugar por estar ya deteriorada por la contaminación humana, realizando un relleno. La prensa publicó la lista de personas que trabajaron, incluyendo los sueldos⁸.

La mejora tuvo éxito y su inauguración⁹ será festejada el día de La Naval, donde en el nuevo paseo-muelle el batallón provincial pasará revista. La fiesta estuvo muy concurrida. Muchas familias del interior se desplazaron a Arrecife porque era la primera vez que el batallón realizaría descargas de fuego. El día ocho de octubre se inauguró el muelle-paseo y tras el desfile y formación, se dispusieron a realizar lo que todos esperaban: las descargas frente al mar¹⁰.

En la década de los años setenta el Ayudante de Marina advierte de la necesidad de mejoras portuarias. Como no cuenta con fondos, se decide a realizarlas con una suscripción vecinal. El ayuntamiento lo apoya aportando una parte del presupuesto municipal¹¹. Cuatro años más tarde, el Ayudante de Marina, erigido como presidente de la Junta de Obras del Puerto, informa sobre lo efectuado y lo mucho por realizar¹². Especialmente urgía la limpieza del puerto, solo pueden entrar los barcos de cabotaje a pleamar. Hay puntos que a bajamar no pueden circular ni botes ni lanchas, por estar obstruidos por el fango. El muelle se mantendrá durante un siglo con la misma configuración, con algunas mejoras ocasionales como en 1895, en el cual se atiende a los gastos

⁷ *Crónica de Lanzarote*, 6-VII-1861, p. 1 y 13-VII-1861, p. 2.

⁸ *Crónica de Lanzarote*, 12-X-1861, p.3 y 26-X-1861, p. 3.

⁹ *Crónica de Lanzarote*, 7-IX-1861, p. 2, y 5-X-1861, p.2.

¹⁰ *Crónica de Lanzarote*, 12-X-1861, pp. 1 y 2.

¹¹ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 26-XI-1874.

¹² A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 23-III y 4-IV-1878.

que ocasionan las obras del pretil del puerto¹³. Lo que va cambiando es la explanada. En la década de los años setenta se incorporará una caseta para bañarse y en la siguiente se hará de mampostería¹⁴. En 1888 se colocará una caseta con una báscula y en 1889, una *caseta* con una cantina¹⁵. En 1895 el ayuntamiento se anima a construir un kiosco para que pueda amenizar la banda de la ciudad, pero finalmente acordó adquirir el ya existente, pues contaba con la infraestructura que necesitaba y el precio le convino¹⁶. La parte baja, la cantina, la sacará a subasta y la parte alta, la utilizarán esporádicamente para las tocatas, que con el tiempo se concentrarán en los meses veraniegos. En 1959 el kiosco desaparecerá, cuando se planifica el que sería el primer parque de la isla. Según la base 12 de la Ley de Régimen Local de 17 de julio de 1945 se considera como servicio municipal obligatorio la existencia de un parque público. El ayuntamiento consideró que el emplazamiento más conveniente por situación y costumbre era el del Muelle-Paseo del Puerto de Arrecife¹⁷. Para ello comenzaría a trabajar culminándose muchos años más tarde (Perera: 2000, 135-147).

El lugar se enriquece en 1953, cerca del arranque del camino del muelle Grande, cuando la ciudad celebró la inauguración de una corta red de agua potable en la isla. El caudal de Famara circulará por Arrecife acercando el agua al principal vecindario de Lanzarote. El pilar del Muelle Chico¹⁸, tal y como lo reconoce la prensa de entonces, será una interesante obra a modo de fuente.

Como siempre había hecho, este pequeño muelle concentraba las exportaciones de la isla, así ha sido nombrado como el Puerto de la Barrilla, por el ciclo económico que generó tal cultivo y que ayudaría a sobresalir a la urbe. A finales del siglo XIX y principios del siguiente, el puerto concentró el embarque de cebollas y se mencionará como el Muelle de las Cebollas.

¹³ A. M. A., Libro de Actas de Sesiones Municipales, 27-XII-1895.

¹⁴ A. M. A., Libro de Actas de Sesiones Municipales, 3-VII-1880.

¹⁵ A. M. A., Libro de Actas de Sesiones Municipales, 3-VII-1880, 30-VIII-1888, 5-X-1889.

¹⁶ A. M. A., Libro de Actas de Sesiones Municipales, 10-IV-1895, 4-IX-1895.

¹⁷ A. M. A., Libro de Actas de Sesiones Municipales, 15-XI-1945.

¹⁸ *Antena*, 7-VII-1953, p.2.

Cuando se construyera el puerto que también lleva el nombre de Arrecife, que corre paralelo al original con mayor dimensión y que la sabiduría popular le denominó el Muelle Grande o Largo, por comparación al original, a este se le llamará el Muelle Chico. En la segunda mitad del siglo XX sobre este lugar emblemático se construyó el primer parque municipal de la isla y, con el tiempo, cuando tuvimos el segundo, coloquialmente le llamamos el Parque viejo.

El Puerto de Arrecife, Caballos, de King, del Inglés, de la Barrilla, de las Cebollas, el Chico, el parque, el parque viejo, Parque José Ramírez Cerdá. Muchos nombres que nos hablan de la riqueza e importancia del lugar, aunque a veces confundidos por la población actual.

2. EL MUELLE DE LA PESCADERÍA

A principios del siglo XIX se añade otro enclave portuario designado Muelle de La Pescadería, al estar frente a la pescadería municipal. Especialmente utilizado para el trasiego de embarcaciones pequeñas destinadas al consumo local, cuyo trazado se alineaba con la enfilación de *Las Marcas*, por las que se podía entrar en el Puerto del Arrecife.

Arrecife tuvo antes una pescadería pública que carnicería. En 1834 ya contaba con local para la venta de pescado gracias a la determinación del subdelegado de Marina¹⁹. También este había aportado el local para una carnicería. Faltaba acondicionarla y como se carecía de dinero se propone reunirlo con una suscripción vecinal. Dos años más tarde seguía contando con una “hermosa pescadería”, pero no así una carnicería²⁰. Los concejales encargados de la Junta de Sanidad²¹ cedieron el sueldo por las inspecciones a los barcos para construir la carnicería y en 1837 abrieron la primera, aunque en un edificio inadecuado que se solucionará cuando se construyó la Plaza de Abastos.

El pequeño muelle al lado de la pescadería municipal, de unos cinco metros, era muy utilizado para las faenas locales. Hasta 1874 no se cita una reparación²², cuando estaba muy deteriorado y a veces la explanada era cubierta por el mar. Una vez más, como no había dinero se recurrió

¹⁹ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 16-VI-1834.

²⁰ A. M. A., Libro de Actas de Sesiones Municipales, 16-VI-1834, 20-XI-1836.

²¹ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 22-XI-1836.

²² A.M.A., Actas 20, 20/I.

a la suscripción vecinal. Los pescadores se encargarán de transportar los materiales, tanto de la obra nueva como para el relleno necesario y Vicente Gutiérrez se encargará de la dirección, finalizando en 1877. Unos años más tarde el ayuntamiento vuelve a mejorar el muelle. El 26 de enero de 1884 la Comisión de Ornato público y Policía presentó el presupuesto para arreglar la muralla y el muelle de La Pescadería, así como las calles del poniente por 1.700 pesetas. Lo notificarán a la Junta de Inversión por Calamidad pública quien podrá llevarlas a cabo o bien el ayuntamiento. A lo largo del año se trata de subastar la obra que se resolverá a finales de 1886²³. El proyecto lo ejecutará el contratista José Martín Concepción.

A final de siglo se cita la existencia de una caseta de mampostería donde se guardaban los utensilios del farol del muelle y en 1911 se le adosó otra de madera donde se venderían refrescos²⁴.

El uso del muelle estará relacionado con la primera pescadería pública de la isla. Cuando finalmente la pescadería se reubicó en otro lugar, en la trasera del primer mercado público o plaza de abastos, el muelle se mantendrá hasta la actualidad.

A mitad de siglo la pescadería se: “halla en un estado digno de pueblo civilizado y que puede competir con mucha ventaja con los demás de la provincia”; gracias al Ayudante de Marina Blas Coll Carrillo²⁵. En 1866 Manuel Vargas proyectó abrir lonjas de pescado salado en la Plaza del Mercado²⁶ porque consideraba inadecuadas las de la calle Pescadería. La calle tenía poca anchura y por su disposición era muy soleada. La manipulación de pescado hacía que en verano, especialmente, la calle exhalara un penetrante olor. La Plaza del Mercado ofrece cercanía al mar, ventilación, a sotavento de la población y la centralización de las ventas. Antes de que acabara el año logró abrirlas en la trasera de la Plaza. Esto no significó que se cerraran las de la calle Pescadería por la importancia de las ventas.

Hubo un dilema acerca de los desembarcos del pescado²⁷. Se analizó la idoneidad de las dos ubicaciones. Se determinó que ambos necesitaban la pleamar, aunque la Plaza del Mercado estaba más cerca del mar y de

²³ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 22-III-1884 y 29-X-1885.

²⁴ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 28-X-1911.

²⁵ *Crónica de Lanzarote*, 14-IX-1861, p. 2.

²⁶ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 5-IV-1866.

²⁷ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 10-IX-1866 y 16-IX-1866.

Naos. En octubre de 1866 el Gobernador Civil resolvió mantener las dos ubicaciones para la venta de pescado fresco y salado.

En 1875 se recordó que estaba prohibido abrir una venta de pescado en cualquier lugar que no fuera la Plaza del Mercado y la calle Pescadería. Se habían abierto lonjas en calles céntricas que deberán cerrar²⁸. Tampoco se consintió la venta en las casas de los pescadores²⁹.

Hubo pescadores que pelearon por romper la norma. Andrés Hernández recurrió al gobernador³⁰. Vivía en la calle del Ángel, nº 1, al lado de La Pescadería, y había acondicionado un local de su casa. El gobernador le autorizó a condición de que el pescado estuviera siempre en buenas condiciones³¹.

A final de siglo el doctor Rafael González Hernández solicitó el traslado de las pescaderías³². Según el Artículo 79 de la Ordenanza Municipal únicamente se prescribe que la venta se hará en un extremo de la población. La corporación también lo estimó conveniente. El traslado no se realizó y en el primer Plan de Obras, de 1919³³, aparece la construcción de una pescadería y cinco habitaciones contiguas para vender el salpreso, además de una nueva Plaza de Abastos y carnicería.

Pasarán muchos años más y definitivamente se centralizó a mitad del siglo XX.

Como fue tradicional durante la dictadura franquista, cada 18 de julio se organizaban las inauguraciones de obras públicas, con motivo del inicio de la Guerra Civil española. El de 1957 traía para Arrecife un renovado espacio para la pescadería municipal, en la trasera del Mercado. Con el boato acostumbrado la inauguró el Gobernador Civil.

3. EL PUERTO DE NAOS

Incansablemente se reconocerá que Naos era el mejor puerto natural de Canarias, más seguro y único puerto operativo todo el año. Sería el principal enclave insular porque en él recalaban las embarcaciones de

²⁸ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 29-VII-1875.

²⁹ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 23-VIII-1877.

³⁰ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 2-X-1877.

³¹ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 25-X-1877.

³² A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 8-VI-1889.

³³ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 13-IX-1919.

mayor calado. La naturaleza había favorecido a este lugar. Un conjunto de rocas emergidas mostrando una pequeña planicie y un gran escalón sumergido, se configuró como un puerto natural y por donde resultaría cómodo llegar con un barco. El lugar estaba al abrigo del océano, un pequeño brazo de agua discurría entre peñascos e islotes, paralelos a la línea de costa, de tal manera que si se sabía entrar, el anclaje era seguro, pues ningún viento le afectaba. Para ello se utilizaron estrategias de enfilamiento que también se afanaron en difundir los portulanos. La historia de Naos es una apuesta por mejorarlo, reconstruirlo por su uso y posibilidades de intercambios.

En 1818, Juan Valenciano Curbelo, personero de la corporación capitalina de Teguise reseña las necesidades de la isla³⁴: agua, leña, revisión de las desmesuradas contribuciones y la habilitación del *Puerto de Lanzarote*, por ejemplo. Reconocía que Tenerife era hostil a la habilitación porque consideraba que se resentiría su comercio. En Lanzarote se entendía que el comercio directo reduciría el contrabando, pues lo producía las restricciones y el monopolio de tal isla.

Algo más tarde, en 1835 la corporación de Teguise continuaba apoyando la habilitación. Recordó la efímera habilitación de 1808 o la de 1820 a 1823 y aún fechas más antiguas, como la de 1517. El puerto también entrañaba un peligro para Teguise, el éxito de la habilitación podría significar la decadencia de La Villa³⁵. Se presentaba así un difícil panorama para el joven municipio de Arrecife. Tendría que vencer las reticencias de las capitales: Teguise, Santa Cruz de Tenerife y Madrid. Apenas había durado la incitativa que se había llevado a cabo en las Cortes de Cádiz el 23 de abril de 1811, cuando el representante de Gran Canaria presentó una proposición de Ley para lograr el libre comercio a través de un puerto en cada isla. La Comisión de Comercio y Marina lo aprobó el seis de junio de 1811, pero pronto todo se derogaría. El Decreto del nueve de noviembre 1820 volvió a lograr la habilitación para el comercio con el extranjero, uno en cada isla, y el Decreto de 20 de enero de 1822 los relaciona por clases y a Naos le corresponderá la tercera. Tras la vuelta al absolutismo, estas habilitaciones volverán a perderse.

³⁴ Archivo Privado Juan Antonio Martín Cabrera, Las Palmas de Gran Canaria, Solicitud del personero Valenciano Curbelo, 12-IV-1818.

³⁵ Archivo Histórico de Teguise, Libro de Actas de Sesiones, 13-XII-1835.

En 1825 el Ayuntamiento de Arrecife lo solicitará enviando una Memoria a Madrid, insistiendo una década más tarde, el 20 de noviembre de 1836. El municipio continuó trabajando para conseguir la autorización para el comercio directo y confirmó los méritos naturales³⁶. Solicitaron apoyo de la reina, del gobernador civil, de los diputados provinciales, del obispo de Canarias y hasta del cónsul británico³⁷. Para continuar el proyecto se formó una comisión³⁸. Las ventajas de Arrecife se extendían a su dotación de organismos públicos, en 1836 ya contaba con gobierno militar, oficinas de rentas, subdelegación de Marina y otras autoridades, además de capital judicial del partido³⁹. La corporación municipal de Arrecife tuvo ocasión de conocer cómo y quién tomaba importantes decisiones para la isla y aunque resolvieran los asuntos con las mejores intenciones, diferentes informes podían estar favorecidos aunque no sustentados con datos objetivos.

Es significativa la aclaración que se relata en el acta del 25 de marzo de 1834. Cristóbal Muñoz había sido Administrador General de Canarias. Fue nombrado contador de rentas de Málaga. Al partir de su residencia de Santa Cruz de Tenerife para su nuevo destino, pasó unos días en Lanzarote. Tuvo ocasión de conocer las diferentes posibilidades de la isla y en particular de Arrecife. Muñoz dio muestras de “franqueza y generosidad de confesar” y dijo “sí opiné e informé contra la habilitación de este puerto pero en verdad yo solo procedí por lo que a mi me informaron, mas ahora que lo he visto por mis ojos, me he desengañado y si de nuevo me pidieran informe, diría al Gobierno que ninguno con más justicia ni con más ventajas debería en esta Provincia ser habilitado”.

El 16 de noviembre de 1835 el ayuntamiento abrió una suscripción para apoyar el proyecto. Al año siguiente había reunido 5.405 reales. Cuatro mil lo invertirán para promover la causa en Tenerife y en Madrid⁴⁰. En años posteriores los esfuerzos se concentrarán en comprobar si el dinero invertido era bien empleado⁴¹. El 4 de noviembre de 1840 la Junta Guber-

³⁶ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 25-III-1834.

³⁷ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 15-I-1836.

³⁸ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 16-XI-1835.

³⁹ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 1-VII-1836.

⁴⁰ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 18-IV, 8-V, 13-VII, y 10-XI-1837.

⁴¹ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 27-II-1841, 5-III-1841, 17-IV-1841 y 30-VIII-1848.

nativa de Santa Cruz de Tenerife decretó la habilitación de los puertos de La Palma y Lanzarote, pero otro Decreto del 12 de diciembre del mismo año la derogó. Al año siguiente la R.O. de 20 de noviembre señala el libre tráfico para las islas antaño realengas, Lanzarote se quedaba fuera. En 1846 José Jaén Urraca⁴², comisionado para reconocer la costa africana y canaria, presentó su informe al Ministro de Estado. Consideró ventajoso la rehabilitación de Naos y establecer almacenes de carbón para los barcos de vapor en ruta, pues era el único seguro.

Los empujes no habían obtenido éxito y, enterados de que Gran Canaria y La Palma habían obtenido una subvención para mejorar sus puertos, Arrecife invertirá en un proyecto de mejora realizado por un ingeniero para solicitar otra subvención: “por justicia, conveniencia y utilidad”⁴³.

PUERTO FRANCO, 11-VII-1852

En 1852 los esfuerzos se concretaron y parecía que Naos se iba a beneficiar. El R.D. del 11 de julio de 1852 declaró un puerto franco para el comercio en cada isla canaria, excepto en El Hierro, que lo recibió el 22 de junio de 1870. En contrapartida, aumenta la contribución territorial un 2% y la industrial el 50%. Comenzaría a regir el Real Decreto el 10 de octubre, para celebrar el cumpleaños de la reina. Arrecife se dispuso a celebrar una gran fiesta. Para dar el esplendor que la ocasión merecía, su anuncio no sería un bando más, se publicaría en el Boletín Oficial de Canarias⁴⁴. Del 10 al 12 de octubre la población se comprometió a solemnizar la apertura franca de sus puertos. Comenzaría desde la madrugada, con un repique de campanas, salvas desde San Gabriel y la quema de cohetes en la Plazuela de La Constitución, adornada como una alameda y arcos florales. Los edificios públicos y los barcos alzarían las banderas y el vecindario colaborarían adornando los edificios. El párroco ofrecería un sermón y la concurrencia saldrían en procesión que, al pasar por la Marina, descansará para ver un simulacro de batalla naval, teatro y otras distracciones como las cucañas. Una de ellas será horizontal sobre el mar, con ropas y dineros. Otra de las distracciones será una regata, a la hora de la marea, de bote y lanchas. Como colofón, si el Puerto lo permite, se elevará un globo aerostático y un baile público.

⁴² *El Católico*, 23-III-1846, p. 183. Revista de las provincias. Islas Canarias.

⁴³ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 20-XI-1849.

⁴⁴ Boletín Oficial de la Provincia de Canarias, 24-IX-1852, Parte no oficial.

EL PUERTO DE REFUGIO, 17-XII-1852

Pero las aspiraciones no eran exclusivamente comerciales, pues el vecindario apostaba por el propio puerto y había luchado por la declaración de Puerto de Refugio. En tal año se envió un proyecto que demostraba la idoneidad y su concreción técnica fue avalada por el ingeniero civil Jefe del Distrito, Francisco Clavijo⁴⁵. El R.D. de 17 de diciembre de 1851 y su instrucción de 20 de enero de 1852 así lo posibilitaba. Casi al finalizar el año, la alegría volvió a inundar la ciudad al conocer la Real Orden de 15 de diciembre de 1852 por la cual se declaraba a Naos Puerto de Refugio, único de tal clase en Canarias. La misma Orden informaba que la propuesta venía avalada por la petición del Subgobernador de distrito, Juntas de agricultura, de comercio, la Diputación provincial y a la Sociedad Económica de Amigos del País de este distrito.

Se ordenó que un ingeniero proyectase las obras necesarias y asignara presupuesto. Las actas de sesiones municipales también reconocen como benefactor al diputado provincial Antonio López Botas. Al año siguiente, en mayo de 1853, visita la isla el Capitán general José M^a Laviña y el Comisario Regio Manuel Rafael Vargas, entre otras autoridades. También el ingeniero Francisco Clavijo, quien realizó el proyecto de obras de Naos y cuyos trabajos preliminares terminaron el cinco de octubre de 1853. A final de año el presupuesto de obras ya lo ha recibido López Botas y se encargó de elevarlo al gobierno⁴⁶.

Conoceremos el proyecto presentado al Ministerio de Fomento del ingeniero jefe del ramo, Manuel Pasquín⁴⁷, firmado en 1853, que se basaba en el que realizara Francisco Clavijo. Describe la importancia del litoral del caserío y reconocía a Naos *formado de piedra a media labra y puesta simplemente unas sobre otras sin ninguna especie de trabazón*. Faltaba que se aprobara el proyecto de obras necesario para cumplir con las expectativas, que se logra en abril de 1854. Sin embargo no se liberó el numerario y la corporación municipal tendrá que mantener durante años su determinación, pues a pesar de tener los apoyos necesarios, estos no se consolidaban como eficaces. Otro proyecto más que se realizó pero que no culminó.

⁴⁵ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 19-VII y 25-VII-1852.

⁴⁶ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 6-XI-1853.

⁴⁷ A.M.A., Actas 20. 20/I. Expte. de solicitud de mejoras por la declaración de Puertos de Refugios a Naos y Arrecife.

Con la habilitación se esperaba que el puerto natural mejorara y se encarga un proyecto inicial de limpieza y de reconstrucción. A los cinco años se prepara la visita del Subgobernador y se estudian las necesidades del municipio, incluyéndose la mejora de Naos, pues cada día se obstruye más y desde 1853 se había enviado un proyecto de limpieza al gobierno. Como nada se había hecho, lo retoman y más al tener la declaración de refugio⁴⁸. En junio de 1857 se volvió a recurrir a la suscripción vecinal para obtener dinero para arreglar el puerto. Tal vez fuera un nuevo impulso que había ido alentando Manuel Vargas. Hacía unos años que había visitado la isla, cuando también inició una empresa de preparación de pescado con excelente resultado⁴⁹. En 1857 el vecindario logró que se creara una medalla, fabricada en Inglaterra para premiar “el gran desarrollo dado por Vargas a la pesca del salazón del bacalao”, aprobada por la reina a través de una R.O.⁵⁰ y aún al año siguiente cuando la isla le señala como benefactor de la medalla de plata de la Exposición de agricultura⁵¹. A finales de 1855 Vargas estará al frente de una compañía catalana que contará con instalación en Arrecife. A mitad del año siguiente ya exporta *bacalao de Canarias*, barriles de pescado salpreso, hígados y huevas, entre otras variedades. Se procesaba con un nuevo método, resultando un poco más caro que el conocido como pescado salado; sin embargo, el periodo de conservación era muy largo⁵². Con los beneficios, Vargas dejará una huella que tendrá una importante carga patrimonial, tanto tangible como intangible. En 1862 la ciudad ya contaba con el primer edificio de la isla destinado a Plaza de Mercado, un edificio con patio central rodeado con *doce casitas*. No escatimó en su fábrica, la corporación municipal⁵³ de entonces lo reconoció como un edificio que: “puede competir con los de primera clase de Europa tanto por su buena conservación y solidez como el lujo y buen gusto de su arquitectura”. En tal año Vargas comunicó al alcalde que de acuerdo con

⁴⁸ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 25-V-1857.

⁴⁹ *El Católico*, 18-VII-1853, p. 4, Revista de las provincias.

⁵⁰ *La Época*, 10-VI-1857, p.3. Noticias generales. En la cara de la medalla: “Reinando Isabel II, 1857, los vecinos de Lanzarote al Sr. D. Manuel de Vargas”. Anverso: atributos de la pesca.

⁵¹ *La Iberia*, 19-III-1858, p.4, Canarias.

⁵² *La Iberia*, 20-VIII-1856, p.3, Provincias.

⁵³ A.M.A., Actas del Libro de Sesiones del 13-II-1862.

el administrador que este tenía aquí y el cura, repartiría el producto que se genera por el arrendamiento del edificio para la población anciana, prohibiendo dar cuenta y publicidad de las limosnas⁵⁴.

Desde el ayuntamiento en 1857 se organiza una propuesta local que aporte el dinero⁵⁵, dirigida por el Capitán del Puerto, por entonces Manuel Coll Brull. Era imprescindible la limpieza del puerto, pues cada año se obstruía y ensanchar los dos canales de entrada, la carretera de acceso, además de concluir la infraestructura del muelle de Naos, “por salud, comercio y ornato”⁵⁶. Como la suscripción emprendida tuvo un limitado importe, contó con la predisposición de vecinos como Pedro Vidal que se responsabilizaría de aportar lo que correspondía a los vecinos pobres, los pudientes tendrían que tributarlos. El síndico, Francisco Frías, dirigiría las obras⁵⁷.

A los dos años continúan los agobios. En 1859 los municipales piden⁵⁸ anular las contribuciones porque el vecindario es pobre, de escasos recursos, y hacen consumos insignificantes de las especies gravadas. Su agricultura es la menos adelantada de la provincia, limitada jurisdicción e inferior calidad. Sin embargo, su puerto es realmente el más cómodo del archipiélago, pero poco concurrido y tampoco aumenta el número de establecimientos abiertos al público porque, al tiempo de hacerlo, no pueden cubrir las cuotas de contribución. La ciudad acogía a pocas familias acomodadas. La localidad, decididamente marinera, se postraba ante la desidia. No así la prensa local: en 1861 declara su desacuerdo con la falta de consideración para Naos. Discrepa⁵⁹ con un artículo que se publicó en *El Constitucional de Madrid* referente a la autorización de la Dirección General de Obras Públicas para realizar un nuevo estudio del Puerto de La Luz. Disienten de los datos referidos para el Puerto de Naos. No se reconoce que este es un puerto operativo todo el año, donde inviernan las naves y se hacen reparaciones. Abriga a los barcos de todos los vientos. *Naos se apellida Salvavidas*⁶⁰ y más cuando durante

⁵⁴ *La Época*, 5-XII-1862, p. 4, Según Crónica de Lanzarote.

⁵⁵ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 8-VI-1857.

⁵⁶ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 25-V-1857.

⁵⁷ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 5 y 26-XI-1857.

⁵⁸ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 23-VI-1859.

⁵⁹ *Crónica de Lanzarote*, 2-XI-1861, p. 1.

⁶⁰ *Crónica de Lanzarote*, 26-X-1861, p. 1.

parte del invierno se cierra el de Las Palmas mientras que Naos nunca vivió un cierre.

A finales de 1861 el ingeniero Juan León y Castillo se añade a la historia de Naos. En noviembre de 1858 la Dirección General de Obras Públicas dispuso que el proyecto de 1853 se examinase para actualizarlo, dado el tiempo transcurrido. A finales del siguiente año al proyecto ya estaba autorizada la actualización y la Dirección lo devolvió otro año más tarde para que se introdujeran las reformas. León y Castillo partió del proyecto del que era por entonces ingeniero jefe, Francisco Clavijo. Consideraba que Naos era la mejor propuesta de la isla y constata la disminución de los fondos. Juzgó como obras urgentes la limpieza de las entradas, realizar el muelle de desembarco, pues “el que existe no merece ese nombre” y la carretera de Arrecife a Naos. Reflexionó que dichas tres obras eran tan necesarias que todas ellas se debían considerar como una sola. Como mejora posterior se estimó realizar un carenero en el Charco de Naos, lo que verdaderamente lo transformarían en un puerto de refugio.

Para realizar la carretera tenían que sortear el canal del Pasadizo y planteó que tenía tres soluciones: cerrando el acceso al mar; con obra de fábrica, pero que dejara libre la entrada y salida de las mareas al Charco; o con un puente giratorio, que dejara libre el curso de las aguas y el tránsito de los barcos, así como posibilitara el transporte terrestre. León y Castillo apuesta por esta última puesto que: “se tratan de obras de mejora y no las de destruir las ventajas que actualmente se poseen”. A mitad de 1862 la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos de Madrid estimó que el proyecto de León y Castillo podía aprobarse, el cual ascendía a 2.600.447, 10 reales. Programa que las obras se subastarían, excepto la limpieza, pues la escasez de buzos haría necesario traerlos de fuera de la región, por lo que esta obra se encargará al Estado.

PUERTO DE INTERÉS GENERAL DE 2ª ORDEN, 31-VII-1883

La dura década de los años setenta se dejó sentir en el puerto. En 1874 el Ayudante de Marina⁶¹ comunicó una vez más que era necesario reparar el muelle y como carecía de fondos propuso que se hiciera una suscripción voluntaria. El ayuntamiento lo aceptó, nombró a una comisión y para iniciar la recolecta ofreció cincuenta pesetas. Al año siguiente

⁶¹ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 26-XI-1874.

el Ayudante notificó que el muelle presentaba un estado deplorable. El ayuntamiento reconoció⁶² que no ha tratado el tema en un año y nombró a una nueva comisión para que recaudara fondos y determinara la obra. A los tres años el Ayudante informó acerca de lo realizado para obtener dinero y de la obra hecha bajo su dirección, lo cual el ayuntamiento aprobó⁶³. Entendemos que el parapeto se recompuso, pero no así sus fondos pues, al mes siguiente, el cuatro de abril de 1878 el ayuntamiento advirtió de la urgencia de la limpieza de los puertos. Considera que no solo era un perjuicio para la isla, sino para el resto de Canarias y también para “toda la nación y aún a los extranjeros”, pues a pesar de todo seguían siendo frecuentados por sus barcos y algunos se quedan a reparar, carenar o invernar. Sería mayor la afluencia si se explotaba con factorías la costa de África. En nada había cambiado el enclave con todas las declaraciones obtenidas y entendían que: “ni fue una realidad la declaración de Puerto de Refugio que obtuvieron dichos puertos”. Su mantenimiento se debía al ayuntamiento y aún en estas fechas continúan solicitando que se lleve a cabo lo dictaminado en la R.O. de 15-XII-1852, comunicándolo al Ministro de Fomento.

La Gaceta de Madrid del 31 de julio de 1883, en su artículo único, adicionado al Artículo 10 de la Ley de 7 de mayo de 1880, declara al Puerto de Arrecife de interés general de segundo orden. Cuando la noticia fue oficial lo celebraron con voladores, repiques de campanas y luminarias, invitando al vecindario con un bando. Asimismo, dejaron constancia de su agradecimiento a Fernando León y Castillo. Al mes y medio pedirán al Ministerio de Fomento que ordenase un estudio de las necesidades del Puerto⁶⁴. Una vez más, a finales de 1883 se confirmó el mal estado de los muelles y parte de la muralla de La Marina⁶⁵. La Comisión de Ornato público y Policía realizará el presupuesto. A finales del año siguiente, 1884, el Gobierno Civil comunicó que la Dirección General de Obras Públicas había ordenado que se procediera al estudio de obras necesarias en el puerto por declaración de interés⁶⁶. El ayuntamiento resolvió que si pasado un tiempo no se ejecutaba, se solicitaría

⁶² A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 30-IX-1875.

⁶³ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 23-III-1878.

⁶⁴ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 20-IX-1883.

⁶⁵ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 15-XII-1883.

⁶⁶ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 29-XII-1884.

al ingeniero jefe provincial. Era consciente de que los reconocimientos, órdenes y decretos no parecían ser vinculantes y que todo se tornaba en *papel mojado*. Al Ministerio de Fomento llega una solicitud del Círculo de Amigos de Arrecife formado por parte del vecindario más representativo, insistiendo en la necesidad de mejora del puerto, deteriorado, casi cegado, a pesar de la colección de reconocimientos.

Así, una vez más, el ingeniero Orencio Hernández redacta la ejecución de la limpieza de las entradas a Naos con un presupuesto de 21.416,90 pesetas. Los años pasan y Naos resiste sin perfeccionamientos significativos.

En 1888 una comisión⁶⁷ estudia el puerto y considera necesario eliminar dos bajos que hay al este para proporcionar más espacio, asimismo, era necesario construir aljibes que ofrecieran agua para los barcos, al menos de cuarenta o cincuenta mil metros cúbicos, al este o al norte del puerto. Unos años más tarde, una comisión de ingenieros trabajarán en Arrecife. Mejorarán las infraestructuras de comunicación marítima proyectando un nuevo muelle, el Grande, que acaparará la inversión estatal y Naos tendrá que seguir esperando. No obstante, el proyectado no mejorará el uso pesquero ni será puerto de refugio. Antes de adentrarnos en el siglo XX trataremos algunos temas de importancia para la historia del puerto.

LA TARIFA DEL MUELLE, 1862

Ante la escasez de medios para obtener fondos que aumentaran el presupuesto municipal, en 1862 el ayuntamiento determina gravar el uso del muelle, pues las mejoras habían sido aportadas por el vecindario. A pesar de haber sido el único puerto canario declarado de refugio, nunca recibió fondos ajenos al municipio. Arrecife se esforzaba en mantenerlo y mejorarlo, sin contar con el apoyo del gobierno de la nación, ni de la región. La corporación presentó una propuesta con los productos que estarán sujetos a un arbitrio si utilizan el muelle⁶⁸.

El cobro de impuesto dio lugar a pleitos que se resolvieron reconociendo los hechos, el municipio realizó el muelle y a este pertenecía gravarlo para amortizarlo y mantenerlo. El Consejo de Estado solucionó así

⁶⁷ *El Horizonte*, 5-V-1888, El estudio de nuestro puerto.

⁶⁸ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 16 y 23-X- 1862.

la reclamación⁶⁹ que el Ayuntamiento de San Bartolomé realizó acerca del cobro de arbitrios por el uso del muelle. La misma reclamación había interpuesto Vicente Recio y su hermano, ya sentenciado el 18 de abril de 1872. Se demostró en aquella ocasión que el Ayuntamiento de Arrecife había costeado el muelle y se ocupaba de su conservación. Publicaba el Reglamento y las tarifas. Las razones dadas seguían siendo vigentes.

A finales de 1892 el Gobierno Civil no apoya la tarifa del muelle. El 26 de diciembre suprimió el cobro aludiendo que había perdido su carácter municipal por la declaración de Puerto de Interés General. Arrecife recurrió. Hacía tiempo que habían logrado el reconocimiento, no solo Naos, los muelles pertenecían al municipio por R.O. de 18-VI-1872 y R.O. 17-III-1875, pues habían sido costeados y mantenidos por el vecindario. En años posteriores continuará el cruce de documentaciones y deliberaciones hasta final de siglo. Finalmente se actualizó según lo que disponía la R.O. de 5-VI-1889. El siete de enero de 1899 tuvo el municipio la comunicación del diputado Tomás García Guerra dando cuenta de que se recabado la aprobación por R.O. acerca del arbitrio solicitado sobre el uso del muelle. Durante años de la primera mitad del siglo XX se continuó concediendo la autorización para el cobro de tarifas. Naos, el mejor puerto natural de Canarias, únicamente había recibido perfeccionamiento gracias a su vecindario.

MARCAS Y LUCES

Para entrar en cualquier puerto de Arrecife se tenía que saber cómo, pues existían numerosos escollos que podían producir una avería y arenas que hacían encallar. Diferentes portulanos aportaban el rumbo y lugares de enfilamiento. Para finales del siglo XVIII Cernedo expresaba la necesidad de entrar enfilándose por la línea que marcaban los mojones que se levantaron a propósito. Se accedía a cada puerto siguiendo la marca de dos mojones que se alzaban a tres metros de altura. Para asegurar la visibilidad se pintaban con cal haciéndolos destacar del fondo terroso y de noche colocando luces en la parte alta. El primero estaba ubicado a quince metros de la orilla y el segundo, a trescientos metros del primero. Los colocados en Puerto Naos daban acceso a la entrada sur. Otros autores advierten de la necesidad de prestar atención durante toda la maniobra. Para entrar en Naos⁷⁰: “Por la boca principal es necesario antes enfilarse

⁶⁹ *La Gaceta* de Madrid, 9-IV-1875.

⁷⁰ VALERA Y ULLOA, J. *Derroteros y descripción de las Islas Canarias*, Madrid, 1986.

con dos Balizas (las Marcas) de Mampostería caleadas por fuera y de figura cónica ...las cuales tienen de altura poco más de 6 pies, al tiempo que ir pasado por la misma boca es preciso tener un gran cuidado con no abrir las marcas porque siendo muy estrecha es muy expuesto tocar en la Baja Perejil (que sale del Francés) de la cual se ve porción a bajamar”.

A principios del siglo XIX (Álvarez Rixo: 1982, 36) se confirma su uso: “para entrar con acierto al Arrecife, hay sus marcas frente a su barra, que consisten en dos paredones de figura de panes de azúcar de cosa de tres varas de alto, encalados y renovados por los mareantes del país a principios del corriente siglo, sobre el continente de la isla”. Al entrar en Naos (Álvarez Rixo, 1982, 36). “Para evitar el peligro hay en la parte de tierra dos Marcas o pirámides toscas, de forma idéntica a las que dejamos dichas dirigen la entrada del Arrecife”.

“También⁷¹ hay fondeaderos entre el Islole del Francés y la puntilla del Fondillo, que es la que está entre el morro sobre el cual se halla en Castillo de San José y la punta del Jablillo, cuyo sitio es limpio a las 25 brazas todo es arena pero ha de evitarse el acercarse a tierra donde hay menos fondos y en especial al frente del castillo porque allí todo es piedra. Asimismo puede fondearse entre la Punta del Jablillo, huyendo siempre del frente de esta, 2ª Punta que tiene el fondo sucio cuando el entrante es limpio hasta tierra”.

“Dos⁷² marcas colocadas de la costa de enfrente sirven para indicar la pasa; preciso para conservarlas enfiladas. Solo embarcaciones pequeñas pueden fondear en este puerto.

Los buques grandes lo verifican afuera, en el paralelo de los molinos de viento situados sobre una altura que se haya al N”.

Así pues: “Dos⁷³ marcas o torrecillas blancas colocadas en la costa de enfrente, señalan la entrada del sur, que se verifica manteniéndola perfectamente enfilada.

Los derroteros de finales del siglo XIX se mantienen avizores de las dificultades y se les añaden los deterioros del tiempo”.

“Este puerto tiene también dos bocas o barras, estrechadas por los

⁷¹ VALERA Y ULLOA, J. *Derroteros y descripción de las Islas Canarias*, Madrid, 1986.

⁷² LOBO, M. *Derrotero de las Islas Canarias*, Cádiz, 1860.

⁷³ *Derrotero de las costas Occidentales de África*, Dirección de Hidrografía, p. 89.

mencionados arrecifes y que son de piedras movedizas... y hay ocasiones en que los buques no pueden entrar solo a remolque por la barra de las Marcas, y tienen que ayudarse con las velas. Es indudable, que a estas corrientes y a la permanencia de los vientos del primer cuadrante se debe a la disminución de fondo de este puerto; cuya profundidad ha disminuido una braza en los últimos 100 años, y que acabará por cegarse, si no se procede a su limpieza; lo cual sería el extremo sensible y que con obras no costosas, podría convertirse en un excelente puerto de refugio.

En 1862 Arrecife solicita⁷⁴ una luz en la punta La Lagarta, construyendo un faro de 6º orden. Por R.O. de quince de agosto de 1866 se dispuso que se encendieran dos luces de enfilación para puerto Naos.

Hipólito Frías en su mapa de 1872 señala que la entrada sur presenta dos luces de enfilación con aparatos dióptricos, una roja y otra blanca que alcanza unas siete millas. Se encuentran colocadas delante de las antiguas balizas de sillería que señalan la boca SE del puerto.

Pero no todo el camino estaba expedito: “Tanto⁷⁵ los postes como las luces de enfilación de la boca del Perejil del Puerto de Naos darían buena enfilación de entrada si no existiera, precisamente en la misma enfilación una piedra”.

SANIDAD

Una de las dificultades que presenta un enclave portuario es el sanitario. Para controlarlo se vigila la salubridad de los tripulantes, pasajeros y embarcaciones. Dada la orografía del lugar, un islote era el lugar más adecuado para que en caso de sospecha se pasara la cuarentena que consideraran precisa. En 1811 se construyeron *dos casitas* en el islote del Francés (Álvarez Rixo: 1982, 39). Durante años los aislamientos se resolvieron, en la mayoría de las veces, en el propio barco y tal vez en algún otro islote que sirvió de lazareto eventual. Por ejemplo en el islote de Las Cruces, donde se habían construido unos almacenes, (Olive cita a tres de un piso y deshabitados (Olive, 1865: 559). En los amirallamientos de mitad del siglo XIX se registraron tres almacenes en “el Islote de Puerto Naos” que pertenecían a Lorenzo Cabrera y a Dolores Álvarez de Arata⁷⁶. Madoz (Madoz, 1840: 110) cita que el islote del Francés se utilizó de lazareto,

⁷⁴ *Crónica de Lanzarote*, 23-VIII-1862, p.1.

⁷⁵ *Revista de Navegación y Comercio*, 15-IV-1893, p. 195.

⁷⁶ A.M.A., Sig. 6206-5, año 1848, Sig. 6202-14, Amirallamiento 1860.

donde habían dos casitas pero que por entonces ya estaban destruidas porque solo se permite pasar la cuarentena en Santa Cruz de Tenerife. Cuando no hubo habilitación, la cuarentena se realizaría en el puerto de San Cruz de Tenerife, cuando la hubo, no se realizó ninguna obra.

Entre las mejoras que el ayuntamiento reclamó para la declaración de Puerto de Refugio estaba construir un lazareto en algún islote⁷⁷. Era muy necesario ya que tienen entradas nacionales y extranjeras, pero también se plantearon que podría utilizarse para los barcos que de América iban para la península, considerando su mayor comodidad frente a lo peligroso del lazareto de Vigo, que, junto al de Mahón, eran los dos más utilizados. El trabajo se concentró en el territorio insular, así se constata de la vigilancia de la costa. Especial amenaza eran las enfermedades infectocontagiosas, por lo que era imprescindible para viajar obtener la patente sanitaria porque sin ella, no se permite el desembarco. Desde 1835 se encargó de su control dos concejales⁷⁸. Especialmente grave era cuando se recibían embarcaciones de puertos contagiados, sorteando la expansión.

Con ocasión de la epidemia de cólera de 1851 se establecieron dos lugares de vigilancia sanitaria marítima⁷⁹. Una de Las Marcas hasta La Bufona y otra en Puerto Naos, hasta el volcán, al norte, deslinde de la jurisdicción. La Junta de Sanidad de Arrecife⁸⁰ tuvo una frenética intervención. Las medidas se extreman durante el verano para los barcos de pesca, de seis días de cuarentena aumentan a once. Jorge Sanders, vicecónsul de Gran Bretaña, aportó a la Junta una receta: “que da buenos resultados en los contagios de cólera”. Algunos barcos no son admitidos por no tener el refrendo de sanidad, como el Santa Ana que venía de Puerto Cabras. Otros cumplían la cuarentena, pero solicitaban ayuda. El Federal procedente de Las Palmas, recibió una pipa de pan y tabaco, antes de continuar para Vigo. El Bergantín Rosario no escapó de un mortal desenlace para varios de sus tripulantes. La Bella Fanny, cumple la cuarentena tras pescar en las islas Salvajes y antes de ir a Alegranza.

⁷⁷ Colección de documentos para la historia de las Islas Canarias, recogidos por A. Millares, T.XV, 1891, p. 83, Instrucción del Puerto del Arrecife a su comisionado en Las Palmas, 20-VIII-1852.

⁷⁸ A. M. A., Libro de Actas de Sesiones Municipales, 24-II-1835.

⁷⁹ A. M. A., Libro de Actas de Sesiones Municipales, 25-VII-1851.

⁸⁰ A.M.A., Libros de Actas de Sesiones de la Junta de Sanidad.

La corporación municipal⁸¹ se quejaba de las deficiencias sanitarias de la región. A mitad de siglo XIX era frecuente el trasiego de embarcaciones por todas las islas y no siempre se hacía escala en donde tenían autorización. Muchas embarcaciones recalán en zonas sin que se refrenden las patentes. Cargan y descargan en fondeaderos o puertos no habilitados sanitariamente, por lo que las amenazas eran extensas.

Para mayor desacierto, la Real Orden de cinco de agosto de 1879 suprimió varias Direcciones de Sanidad de 4ª clase, entre ellas Arrecife. Se suprime el desembarco de barcos españoles que puedan ser sospechosos de enfermedad y además, tampoco lo harán los extranjeros, en cualquier estado en que se encuentren. Será especialmente perjudicial para el comercio. Los municipales solicitarán⁸² la rehabilitación y además, que pase este puerto a la tercera clase.

En 1889 una Real Orden dada el ocho de agosto dispone que un empleado municipal actúe de secretario de la Dirección de Sanidad. Para este cargo se encargará Vicente García Talavera⁸³. Al año siguiente las quejas se centran en que los barcos, especialmente de cabotaje, parten sin el despacho sanitario⁸⁴. Lo comunicarán al Ayudante de Marina para que amoneste a los patrones.

En enero de 1891 la ciudad se preparaba para continuar con la vacunación contra la viruela y al mes siguiente sufre una epidemia. En 1907 se agota el presupuesto de improvisos por hacer frente a las rondas en el mar y por tierra como precaución ante la epidemia de peste que sufría Santa Cruz de Tenerife⁸⁵. En 1920 el director de la Estación Sanitaria⁸⁶ de Arrecife advierte del temor que invada una epidemia de gripe que ya afecta a Canarias. Para prevenir debe aumentar los gastos en vigilancia.

La Ley de Presupuestos de 1920-21 determinó la supresión de la Estación Sanitaria y afectaba negativamente a los intereses marítimos y comerciales de Arrecife: “ y por movimiento de buques mercantes y en especial y constantemente los que se dedican a la pesca y tráfico con la vecina costa de África”. Pronto se reanudan, pero continuaron las deficiencias.

⁸¹ A. M. A., Libro de Actas de Sesiones Municipales, 6-VIII-1874.

⁸² A. M. A. Libro de Actas de Sesiones Municipales, 11-IX-1879.

⁸³ A. M. A. Libro de Actas de Sesiones Municipales, 4-X-1889.

⁸⁴ A. M. A. Libro de Actas de Sesiones Municipales, 3-VII-1880.

⁸⁵ A. M. A. Libro de Actas de Sesiones Municipales, 28-XII-1907.

⁸⁶ A. M. A. Libro de Actas de Sesiones Municipales, 24-I-1920.

EL SIGLO XX

El inicio del nuevo siglo traería la renovación de los esfuerzos, pero también de las dificultades. Aspiraban a que se creara un muelle para naves de gran porte, con posibilidades de carga y descarga en todas las mareas y mejorar el de Naos⁸⁷. La construcción del muelle Grande ayudaría a las actividades portuarias concentrándose en el uso comercial y de cabotaje, por lo que más bien sustituiría al original puerto de Arrecife, el cual se proyecta para consolidarse en el segundo uso que tuvo, el de paseo, manteniéndose en la actualidad.

La importancia de Naos se mantenía y se le reconocía⁸⁸ un: “Inusitado movimiento para tan reducido puerto”. Asimismo, continuar con su *refugio* durante los temporales⁸⁹. Eficaz y productivo se mantenía el puerto decimonónico y las mejoras se hacían esperar.

En las primeras décadas del siglo XX no se realiza ninguna obra en Naos. Algo adelanta su área terrestre cuando en 1922 se instaló la iluminación eléctrica en su camino. Un grupo de vecinos lo solicitó⁹⁰ y la corporación lo autorizó sin que el tendido superara el coste de mil pesetas. Aunque sin muchas farolas, alguna claridad sería una mejora en las numerosas faenas que Naos y su marina generaba.

A finales de la década ya se hacía imprescindible el dragado de Naos. El subsector pesquero era la principal riqueza de la ciudad. Mantenía a una flota de unos ochenta veleros tripulados por dos mil hombres que recogían anualmente ocho mil toneladas de pescado, lo que reportaba algo más de tres millones de pesetas⁹¹. La principal necesidad, la sal, ya se había extendido por la zona y por varias de la isla. En el muelle Grande solo entraban los buques que no excedían de cinco metros de calado y estaba abierto a los vientos del sur y SO, por lo que no era un puerto de refugio. Naos sí, impenetrable ante cualquier viento había sido albergue de numerosos veleros y aún se recordaba cómo había acogido a parte de la escuadra española, como en 1897. Pero no habían cuidado sus fondos por la costumbre de realizar operaciones de deslastre en el

⁸⁷ *Lanzarote*, 20-XII-1902, p. 1.

⁸⁸ *Lanzarote*, 22-V-1902, p.1.

⁸⁹ *Lanzarote Liberal*, 3-XII-1903, p. 3.

⁹⁰ A.M.A., Libro de Actas de Sesiones, 14-I-1922.

⁹¹ *España Marítima*, 30-VI-1928, pp. 2-3. Se hace imprescindible el dragado de Naos en Arrecife.

interior o en sus entradas, prohibidas a principios del siglo XIX⁹² y no siempre vigiladas. Un siglo más tarde reiteran la prohibición y disponen su atención, a principios del XX.

A principios de la década de los años treinta se contaba con un proyecto para dragarlo y construir un varadero-astillero que esperaba aprobación. La prensa consideraba⁹³ que: “la suerte de Naos va unida a la de Arrecife”. Este pequeño puerto generaba “lo suficiente como para sostener toda la vida comercial de Arrecife”. La industria que mantenía estaba obsoleta, sin cambios durante medio siglo, debía modernizarse y ampliar mercados. Por entonces Naos receptaba unas nueve o diez toneladas de pescado, lo mismo que el Puerto de Santurce que había recibido ayuda del Estado. Faltaba capital para facilitar el impulso y consideran la conveniencia de buscarlo en el Instituto Social de la Marina, a través de los Pósitos Marítimos⁹⁴. La Asociación General de Armadores⁹⁵ de buques de pesca de Arrecife reconocía la importancia de Naos como puerto de refugio, con inmejorables condiciones naturales, pero con graves deficiencias en los fondos del propio muelle porque también le afectaban, además de los deslástres, los arrastres de los barrancos que desaguaban en él. Hasta entonces habían operado barcos de mayor calado que ahora se habían tenido que ir a otras islas y que comunicarían las deficiencias a Ruperto González, ingeniero jefe de este grupo de puertos.

La Gaceta de Madrid nos aporta la secuencia de una lenta progresión del proyecto. El tres de junio de 1949 se autorizó la contratación de las obras de *Ampliación del Puerto de Interés General de Arrecife* por un presupuesto de casi catorce millones de pesetas. La primera subasta resultó desierta y necesitó de una segunda oferta⁹⁶. No se resolvió nada y el 18 de febrero de 1951 se vuelve a autorizar la subasta con el mismo título, pero con un presupuesto de casi treintaidós y medio millones de pesetas.

Pero la infraestructura no mejora y los problemas se agravan. Naos ya no podía acoger a tantos barcos. El puerto decimonónico mantenía a la flota más numerosa y su uso entrañaba peligros. En diciembre de

⁹² ÁLVAREZ RIXO, J.A. *Op. Cit.*, p. 37.

⁹³ *Acción*, 2-VII-1932, p. 1. Nuestros problemas. Puerto Naos.

⁹⁴ *Acción*, 19-XI-1932, p.1. Nuestros problemas. La industria pesquera.

⁹⁵ *Acción*, 11-VI-1932, De interés para Arrecife.

⁹⁶ *La Gaceta de Madrid*, 9-VI-1949 y 3-VIII-1949.

1953 albergaba unas cien embarcaciones. En algunas se rompieron los amarres y al estar muy juntas, varias sufrieron averías⁹⁷. La estrechez no evitó que parte de la flota peninsular fondeara, huyendo de los fuertes vientos de sus áreas de trabajo⁹⁸. “Sus tripulaciones se han desparrañado por la ciudad dándole vida y animación que siempre representa el disfrute de más horas de asueto y de expansión de estos verdaderos héroes de mar que son los pescadores”.

Sería en 1954 cuando se aprobó el proyecto de un nuevo muelle en Naos, firmado por Ruperto González Negrín, y presupuestado en siete millones de pesetas⁹⁹. Tendría unos 165 metros de línea de atraque y una explanada de doce mil metros cuadrados, donde se esperaba que se construyeran trece tinglados para almacenar artes y enseres de 19 por 10 metros. Contará con una fábrica de hielo y frigoríficos para almacenar 120 toneladas de pescado y con un almacén de 334 metros cuadrados para sal. Además de las oficinas construirán una lonja para la contratación, pues las embarcaciones pesqueras alcanzan a 350.

La obra fue adjudicada en 1955 a la misma empresa que por entonces construía Los Mármoles, Construcciones Hidráulicas y Civiles, S.A. El boletín de 24 de octubre de 1955 anuncia el destino de más de dos millones de pesetas para maquinaria que complete el varadero de Naos.

En 1960 la obra quedó culminada¹⁰⁰. Cuenta con los 165 metros de línea de atraque, pudiéndose ampliar hasta 440. La explanada tiene doce mil metros cuadrados de superficie. Faltaban los tinglados, almacenes de sal, túneles de congelación, lonjas, oficinas...

Pronto se continuará con la boca de barlovento ampliándose hasta 60 metros¹⁰¹. La bahía de Naos estaba dividida en tres partes, desde el punto de vista de abrigo. La central, dedicada para el fondeo de la flota pesquera, alcanzaba unas ocho hectáreas; la occidental, donde se sitúa la boca de Las Marcas, balizada con dos luces de enfilación, con siete hectáreas; y la oriental o de barlovento, o boca de San José, con nueve y media hectáreas.

⁹⁷ *Antena*, 22-XII-1953, p. 1.

⁹⁸ *Antena*, 12-I-1954, p. 5.

⁹⁹ Orden Ministerial de 20-I-1954.

¹⁰⁰ *Antena*, 4-X-1960, p. 2.

¹⁰¹ *Antena*, 27-III-1962, p. 2.

En 1975 culmina otra mayor ampliación. Ahora ya cuenta con 300 metros más de línea de operación, dragado de dársena. Naos pasa de 180 m de atraque a 480.

Un curioso hecho tuvo lugar en 1957. Una nueva luz se proyectó sobre la bahía como metáfora de la ansiada ayuda. Desde Puerto Naos se contempló el bello espectáculo de la aurora boreal¹⁰². La noche del 21 de enero una extraña nube de color rojo intenso se visualizó durante 15 minutos, acompañada de rayos y truenos. Asimismo, fue contemplada en algunos pueblos del interior. El nuevo Naos iba a suponer la sepultura del viejo Naos. Las nuevas infraestructuras darán paso al puerto que hoy contemplamos. Posteriormente, al realizarse la obra de la vía medular dio lugar a que se desenterrara el viejo y se consideró perpetuar esta insigne ingeniería de la historia de Arrecife que consideramos la de mayor importancia. Ahora consolidaría su historia pesquera que la trataremos en el apartado siguiente.

LA INDUSTRIA PESQUERA

A pesar del pequeño tamaño del muelle de Naos, durante el siglo XX posibilitó la consolidación del desarrollo industrial asociado al subsector pesquero que alcanzará importancia en el ámbito nacional. La pesca ofrece una importante fuente de alimentación. El beneficio de ser tierra marina se completaba con la posibilidad de conservar las especies. La larga etapa donde imperaron los aireados, salados o las salmueras, irá dejando paso al enlatado en aceite o escabeches, al congelado, a la harina o al aceite de pescado. Este proceso se desarrolla desde mitad del siglo XIX en Arrecife, continuará en La Graciosa y retornará a la capital desde principios del siglo XX. No cuestionamos que el inicio del proceso industrial se remonta a siglos anteriores al XIX, lo que varió fue la importancia de la explotación del banco canario sahariano que se ubicó en tierra y que destacaron por su concentración en Arrecife.

Desde su inicio en 1859 con la aportación de Manuel Rafael Vargas, jienense que se vinculó especialmente con la isla, estableciendo un secadero en El Pasadizo del Charco. En la década de los años sesenta Rafael Cappa Maqueda, negociante malagueño, que asociado con un norteamericano, Eduard Belknap Hodgues, construyó una factoría en La Graciosa, incluyendo un muelle, un almacén, dos casas y un seca-

¹⁰² *Antena*, 29-I-1957, p. 2.

dero. Por diferentes circunstancias de la sociedad, antes de acabar la década se disolvió. Otras muchas propuestas de factorías se gestaron, pero no prosperaron. Tras un efímero inicio en el siglo XIX, la siguiente centuria culminará con una importante consolidación industrial que atraerá a población insular, regional y nacional.

Las primeras ubicaciones estarán cercanas al mar y aprovecharán los islotes. A principios del siglo XX la corporación rechazaba la instalación de dos almacenes en el Islote del Quebrado solicitado por José M^a Díaz Pérez. Por entonces se esperaba la habilitación del proyecto de construcción del Muelle Grande. Consideraron¹⁰³ que tal vez se necesitara el islote para ubicar materiales para el puerto y además, porque “pudiera perjudicar e interrumpir las faenas de pesca y otros trabajos marítimos que benefician a los dedicados a los mismos”. El ayuntamiento tuvo que retomar la decisión, a solicitud del Gobernador, a quien había recurrido Díaz Pérez. El concejo¹⁰⁴ ratifica su decisión y reitera que tal construcción perjudica los intereses generales del comercio. Reconocen que en dicho islote no realizan operaciones los barcos de pesca y los de navegación, aunque no hace muchos años allí se carenó el pailebot *Joaquina*. Tal concesión podría suponer un monopolio y privilegio exclusivo a una persona que podría perjudicar el interés general.

También el nuevo siglo se inició con novedosas peticiones que apostaban por aumentar las expectativas del subsector. El farmacéutico de Arrecife, Salvador Lleo Benlliure, y el grancanario José Aragón se asociaron para solicitar la explotación de un ostrero en un lugar central en la bahía de Arrecife, el charco de Juan Rejón. Tal vez Salvador era conocedor de las excelencias de una ostra lanzaroteña que en el siglo pasado había sido comercializada como exquisitez. El ayuntamiento de la capital lo apoyó¹⁰⁵, pero la iniciativa no ascendió a pesar de su autorización por R.O. de 9 de febrero de 1903.

En 1918 Francisco M^a Bethencourt Perdomo tuvo que abonar la máxima multa por infringir las Ordenanzas Municipales. Había abierto un establecimiento de salazón cerca de la calle León y Castillo sin licencia¹⁰⁶. Para conocer su estado, el inspector de sanidad visitó el local y

¹⁰³ A. M. A. Libro de Actas de Sesiones Municipales, 26-I-1901.

¹⁰⁴ A. M. A. Libro de Actas de Sesiones Municipales, 1-VI-1901.

¹⁰⁵ A. M. A., Libro de Actas de Sesiones Municipales, 11-I-1902.

¹⁰⁶ A. M. A., Libro de Actas de Sesiones Municipales, 3-VIII-1918.

apreció fetidez en un depósito de maceración y en el secadero que tenía en un patio. Al conocer el informe de sanidad la corporación municipal ordenó su clausura¹⁰⁷. Al año siguiente Bethencourt¹⁰⁸ solicitó licencia de apertura para abrir un local de salpreso, que sigue estando en la calle León y Castillo, la principal, pero ahora especifica que tiene puerta al Charco de San Ginés, donde lavará el pescado. Además, pidió autorización para terminar su elaboración en un secadero que tiene en el Islote del Francés. Los munícipes no autorizan el local de salpreso, pero sí el secadero. Bethencourt considera una nueva solicitud¹⁰⁹. Ahora instalará la industria de salazón en el islote, junto al sitio donde viene ocupando para secadero. El ayuntamiento lo aceptó.

Se inició así el uso del islote con fines industriales y que tendrían continuidad. Tras el fallecimiento del iniciador se encargó una empresa formada por Antonio Armas Curbelo.

Aún en 1937 Antonio Armas documenta¹¹⁰ la elaboración de diez toneladas de atún que el vapor italiano *Axum* había conservado en cámaras frigoríficas. Se procesó en el islote del Francés, troceándolo y conservándolo en salmuera, aunque parte fue sumergida en los tanques de la factoría inmediata de N. S. de Las Nieves, por no ser suficiente su instalación. El casi exclusivo destino del producto era Alicante, pero a causa de la Guerra Civil tendría que buscar compradores en la zona para tal cantidad de pescado.

Antes del avance en El Francés, se había abierto otra factoría localizada en el litoral cercano, en El Pasadizo. Hacia 1922 la empresa Orive y Hermanos construyeron en el brazo de mar que separa El Charco con el Francés, la factoría de salazón N.S. de Las Nieves. En 1925 la vendieron a Agustín Morales de Tenerife, dueño de dos barcos afincados en Arrecife desde hacía un tiempo. En 1941 la compró el grancanario Antonio Medina.

También en la década de los años veinte se constituye una compañía que apostará por la preparación y comercialización de las capturas. El seis de diciembre de 1926, quince hombres se asociaron con la idea de

¹⁰⁷ A. M. A., Libro de Actas de Sesiones Municipales, 31-VIII-1918.

¹⁰⁸ A. M. A., Libro de Actas de Sesiones Municipales, 29-III-1919.

¹⁰⁹ A. M. A., Libro de Actas de Sesiones Municipales, 5-VII-1919.

¹¹⁰ A.M.A., Industria, Expte. 88.

establecer un seguro mutuo bajo el nombre de La Gremial¹¹¹. Los asociados eran un grupo de diferentes profesionales que coincidían en la ocupación de armador. La sociedad fue prosperando y muchos armadores establecidos en Arrecife aumentaron su registro. En 1927 solicitaron la construcción de un varadero en la playa de Los Pobres. Sus objetivos se ampliaron en agosto de 1930 creando la factoría La Gremial.

Durante la posguerra las dificultades aumentaron y de 1945 a 1948 la factoría paró. Uno de los principales asociados de entonces, por el número de naves que poseía, era Aquilino Fernández. A mitad de la década de los años cincuenta, por los escasos beneficios con la elaboración de la corvina, prevén volver a cerrar y le dan un plazo a Aquilino Fernández para que busque dónde elaborarlo. En junio de 1956 cerró sus puertas. En 1960 la sociedad dispuso la factoría para que fuera arrendada por la Cooperativa del mar de Lanzarote.

Destacamos la labor de apoyo que La Gremial hizo para el avance del academicismo en el subsector. Ya desde 1932 se comprometió con el Pósito, pues cada armador le entregaría tres pesetas por cada barco. En 1942, cuando se funda la Escuela de Pesca, aportaría cincuenta pesetas por cada barco. Al año siguiente ofrecen una beca para uno de los estudiantes para patrón.

En 1930 se contaba con tres factorías dedicadas a los salazones, la iniciada por Bethencourt en el islote de El Francés. La de N. S. de las Nieves en un lateral de El Charco y La Gremial, por encima de la fortaleza de San José. Antes de mitad de siglo se añadirá una nueva instalación que tendrá una larga trayectoria.

En 1935 Andrés Zalas, en nombre de Rodolfo Alonso Lamberti un industrial de Vigo, solicitó autorización para instalar en el islote una industria de pescado. Al año siguiente comenzó la construcción de la factoría denominada primero RALSA, su anagrama y luego ROCAR. En 1938 ya está establecida como una gran instalación de salazón, de conservas en aceite y en hielo, así como para la utilización integral de subproductos como guano, aceites, grasas y harina de pescado. En ella comenzó trabajando como gerente Andrés Zalas.

Su inicio tuvo implicaciones que alertó a la población. Desde el primer día de 1900 el vecindario había escogido el islote para erigir una

¹¹¹ Archivo Privado de la familia Sáenz, Arrecife. Libro de Actas de sesiones de la Junta Directiva y General de La Gremial.

cruz en su lugar más alto, para celebrar el que sería el nuevo siglo. Año tras año, el tres de abril, la cruz era venerada¹¹². Ahora peligraba su acceso y su existencia. A pesar de que hubo acuerdo para erigir una capilla, la cruz fue la que resistió, aunque en un emplazamiento distinto, como hasta hoy lo ha hecho, con otros cambios.

En 1962 se autorizó su ampliación proyectada por el ingeniero José Bosch Millares. A principio de la siguiente década, el gerente, Gonzalo Alonso Lambertí gestiona la ampliación del plazo que tenían para establecerse en la zona industrial preferente que se ubicaría en Naos, tras su ampliación. Estaban muy ilusionados porque la fábrica tendría una instalación muy moderna. Estaban tramitando la patente de un nuevo sistema de descarga automática de las sardinas, especial para la pesca de cerco con jareta.

La década de los años cuarenta ya fue muy dura para todo el país. solo encontramos la iniciativa de Alfonso Pérez Delgado que en 1943 solicitó¹¹³ abrir “una industria empaquetadora de sardinas” en un almacén de la calle Canalejas.

Al traspasar la media centuria la ciudad recibió una mayor oferta fabril. La tecnificación industrial aumentó e implicaría la transformación de la flota.

El 1951 obtiene licencia de obras¹¹⁴ la Conservera Canaria, S. L., CONCA, a solicitud de M^a Puga Lastre, para construir una fábrica de conservas de sardinas en la carretera a *Los Mármoles*. A veces se le cita como Comercial Vigo. Y es que, como recoge el ingeniero Manuel Hernández del Toro en la memoria del proyecto¹¹⁵, esta era la procedencia de la firma. La escasez de sardinas en las aguas cercanas a Vigo había generado una reducida rentabilidad para su industrialización. Tras varias exploraciones en Andalucía, África y Canarias, la compañía había decidido apostar por Lanzarote. Conocían el incremento de la producción de las fábricas conserveras francesas radicadas en el norte de África. Eran capaces de vender sus productos al extranjero a precios más competitivos que los ofrecidos en localiza-

¹¹² Archivo Parroquial de San Ginés, Arrecife, Oficios, carpeta 4 (1936-1941), Documento 975, 10-IX-1938.

¹¹³ A. M. A., Libro de Actas de Sesiones Municipales, 12-VIII-1943.

¹¹⁴ A. M. A., Libro de Actas de Sesiones Municipales, 26-IX-1951 y 12-XII-1951.

¹¹⁵ A. M. A., Industria, Expte. 1.897-2.

ciones españolas. Consideraron la idoneidad de Arrecife por su cercanía al banco de sardinas, ofrecer una base para los barcos pesqueros e industrializar el producto. Ya habían hecho cuentas. En diciembre de 1950 los sardinales de la empresa trabajaron en el banco canario sahariano y capturaron una media de veinte mil kilos diarios. Con las bodegas llenas retornaban a Vigo, en lo que invertían unos cuatro o cinco días. Para entonces, la carga ya se había estropeado, pues no estaban provistos de cámaras congeladoras. No podían tardar más de dos días si se quería dedicar las capturas a la industria conservera. Por lo pronto instalarían una factoría de salazón que tratara la mayor parte de la pesca, vendiéndose el resto en Huelva. CONCA, representada por el apoderado Justo Ojeda Alonso, solicitó una ampliación en 1955. Necesitaban una nave y mayor superficie para los salazones, que fue proyectada por el arquitecto José Luis Jiménez¹¹⁶. En 1968 gestionó otra ampliación¹¹⁷ con un diseño abalado por el ingeniero industrial Fernando Ojeda Fernández. En 1955 también había logrado instalarse a su lado la firma Lloret y Llinares.

Anteriormente hemos visto cómo el cierre previsto en la factoría de La Gremial afectaba a Aquilino Fernández, pues allí procesaba las capturas de sus barcos en el banco canario africano. La Gremial cerraba mientras Fernández pensaba en aperturas. Trabajó para construir su propia fábrica y para ello encargó su propósito al ingeniero Guillermo Martínón Fernández, quien lo firmó en 1953. Se proyectó una factoría de salazones y salmuera en lo que por entonces era la carretera de Teiguise. Al año siguiente gestionaron los permisos¹¹⁸ y crearon las arquitecturas. A principios de 1955 ya se contaba con una nueva empresa, AFERSA, su anagrama, que fue inaugurada por el Jefe Nacional del Sindicato de Pesca, Pedrosa Latas y director del ISM¹¹⁹. La inversión había sido costosa, pues se elevó a unos tres millones de pesetas.

Al traspasar el medio siglo Arrecife contaba con tres modernas fábricas con flota propia que producían conservas y harina, además de varias factorías salazoneras y unas 310 embarcaciones.

¹¹⁶ A. M. A., Industria, Expte. 1.896-2.

¹¹⁷ A. M. A., Industria, Proyecto de almacenes para Conservera Canaria, S. A. Libro de Actas de Sesiones, 10-IV-1970.

¹¹⁸ A. M. A., Industria, Expte. 27, sig. 3.339-7.

¹¹⁹ *Antena*, 8-II-1955, p. 2.

En 1960 la compañía Hijos de Ángel Ojeda desplaza a Arrecife maquinaria para modernizar Conservera Canaria¹²⁰.

A finales de 1966 se comenzó a instalar una nueva conservera de atún y sardinas propiedad de Estanislao Garavilla Landeta¹²¹. Se ubicarán al lado de la factoría salazonera Afersa. Utilizarán modernas maquinarias capaces de procesar treinta toneladas al día. El pescado será suministrado por flota vasca que faenarán en el banco Canario-Saharai. Contrarán con Frigorsa que congelarán hasta 500 toneladas que podrán ser reexpedidas a la planta frigorífica que la compañía posee en Algeciras.

Lloret y Llinares e Hijos de Ángel Ojeda se ampliaron y modernizaron. Afer, S. A. se traspasó y en ella se construyó Conservas Garavilla S.A, que entró en funcionamiento en 1969. En 1969 se instaló Atunera Gran Canaria, S. A.

En 1957 se considera que España debía aumentar la exportación de pescado¹²². Por entonces producían 140 mil toneladas y hay capacidad para unas 311. Jesús Quevedo Vernetta, representante de la fábrica de hielo de Atunera Gran Canaria, también lo era de Harinas de Mar, S. A., cuando solicitó su instalación en 1974. Una vez más el ingeniero Fernando Ojeda se encargó de diseñar la industria. Ahora será una planta específica para aprovechar los residuos de las conserveras, especialmente de sardinas, y transformarlos en harina y aceite. La sociedad, en anagrama HARIMAR-SA, estudió durante un año su viabilidad, pues fue creada específicamente para tal ocasión. Visitó factorías similares en el norte de Europa que contaban con moderna maquinaria. Estaba resuelta la modernización en cuanto a frío. Ya se contaba con fábricas de hielo y cámaras frigoríficas. Arrecife producía en cuatro fábricas de conservas unas 16.000 toneladas anuales de producto elaborado, exportándose gran parte al extranjero y que suponen unos 600 millones de pesetas. En el ámbito insular ayudaba a subir el nivel de vida y en el nacional, a mejorar la balanza de pagos. Se precisaba de una empresa que procesara los residuos de las conserveras. Contaban con maquinaria de Dinamarca, principalmente, y también alemana, capaces de elaborar setenta toneladas en 24 horas.

El presidente de la Cofradía de Pescadores San Ginés, Francisco Toledo Hernández, comunica los logros obtenidos en una reunión con otras

¹²⁰ *Antena*, 25-X-1960, p. 5.

¹²¹ *Antena*, 11-X-1966, p. 5.

¹²² *Antena*, 8-X-1957, p. 6.

autoridades de la isla y representantes del sector, en Madrid con el Director General de Pesca Víctor Moro. Se consiguió la inversión de quinientos millones para que la cofradía los invierta en construir seis modernos barcos de pesca, para sardinas, atún y arrastre de unas 250 tn, valorados en unos sesenta millones, lo que supone unos 360 millones. El resto se invertirá en una fábrica de harina, hielo e instalaciones frigoríficas¹²³.

En agosto de 1979 el ingeniero industrial José Manuel Fiestas Coll finalizó la planificación de una planta industrial de tratamiento de pescado que se denominó AGRAMAR, S. A.¹²⁴.

Pronto el inicio del fin del ciclo industrial del subsector pesquero daría sus primeras señales. Las bonanzas de Naos se habían ampliado para luego fenecer. A finales del siglo XX ninguna fábrica se mantuvo. El original muelle de Naos se había sepultado bajo una carretera y con él, la industria. El antaño blanco y plata de las numerosas salinas y escamas de los secaderos se teñían de marrón, pues también eran cubiertas por las arenas.

4. EL MUELLE GRANDE

El cuarto muelle de Arrecife será un proyecto necesario, pues mientras que Naos cumplía una función especialmente pesquera, no estaba resuelto el uso comercial y de cabotaje con el Puerto del Arrecife. Para acceder a tal desembarcadero era necesario realizar trasbordos en lanchas y el siglo del vapor ya estaba pasando. Era necesario contar con un dique de mayor arqueado y zona portuaria. A principios del siglo XX se comienza a solucionar.

El Puerto de Arrecife encontrará un nuevo puerto que lleva su mismo nombre. En 1901 se aprobó el *Proyecto de un muelle de abrigo en el Puerto de Interés general de 2º orden de Arrecife y abastecimiento de aguas del mismo*. Se contaba con dos proyectos ultimados, además de un muelle para naves de gran porte y de carga y descarga en todas las mareas, mejorar el de Naos. El anuncio de la subasta de las obras tardará cinco años, realizándose en 1906. El proyecto será ejecutado por la *Compañía Anónima de Construcción del Puerto de Arrecife*, formada en la isla y Ruperto González Hernández será el gerente durante el proceso constructivo.

¹²³ *El Eco de Canarias*, 16-I-1977, p. 30.

¹²⁴ A. M. A., Industria, Sin catalogar, Planta industrial de tratamiento de pescado en Lanzarote, AGRAMAR, S. A.

Para realizar esta obra fue necesario que cuatro ingenieros se plantearan y replantearan el trabajo. El análisis inicial lo llevó a cabo Orencio Hernández, redactando un primer trabajo en 1901. Al año siguiente lo modificó para perfeccionarlo. Él determinó la ubicación y su inicial diseño de levantar un muelle de ribera que corría por la costa suroeste del islote del castillo de San Gabriel se suprimió por costoso. Se dejó únicamente la prolongación que se internaba en el mar y que servía de muelle de abrigo. En el proyecto inicial se consideró la gran carencia de la isla: el agua potable. Arrecife era el municipio con mayor población y de menor superficie. Los aljibes eran las únicas infraestructuras hidráulicas que poseía el vecindario, careciéndose de públicas. El primer muelle con financiación estatal sería el más grande y tenía que resolver el principal problema: el agua dulce. El muelle iba a implicar una infraestructura básica, conocida como las Mareas del Estado, un conjunto de dieciséis aljibes con *alcogida* pavimentada, ampliamente perjudicada por las generaciones actuales. Como se dice en la Memoria¹²⁵ del proyecto de *La Marea del Estado* la obra comenzó el 31 de julio de 1901 sin tener aún proyecto, puesto que fue prioritario ofertar trabajo ante la trastornada situación. El proyecto, realizado por Orencio Hernández, no estuvo aprobado hasta el R.D. de 17 de enero de 1902, donde se autorizaba a la construcción de un doble aljibe con un total de quince mil metros cúbicos.

En 1908 fue preciso que Juan Campos Estrems variase tramos de lo proyectado en el puerto, al igual que el diseño final de los puentes. Ya sabemos que a los cinco años de formarse el primer proyecto se constituiría La Compañía Anónima de Construcción del Puerto de Arrecife, constituida el 12 de mayo de 1906, y se tardaría algo más para iniciar la obra, el ocho de diciembre de 1907. Para entonces, el proyecto tuvo otro cambio en el diseño del primer tramo del camino. Otra R.O. autorizaría la nueva reforma, la de 9 agosto de 1909. Al verificarse las obras de replanteo se observó la conveniencia de variar el trazado del camino, sin aumentar el precio, ni modificar sus condiciones técnicas. Los gestores municipales habían manifestado el deseo de que el camino arrancase de la prolongación de la calle León y Castillo; esto es, anular la inclinación que presentaba hacia el norte, en el inicio, y hacerlo recto.

En 1916 el ingeniero Manuel Aguilar se encargó de realizar nuevas correcciones. Su obra la vemos en la prolongación del muro artificial

¹²⁵ Archivo General de Alcalá de Henares, Obras Públicas, Caja 24/1.092.

que penetra en el mar. A punto de acabar el año, cuando la obra estaba casi acabada, un fuerte temporal produjo una grave avería el cinco de diciembre. Fue necesario reparar los muros y la escollera. El ingeniero se trasladó a Arrecife y el 17 de enero de 1917 firmó el informe.

En este mismo año la coronación final recibió los últimos ajustes para que aguantara mejor la fuerza del agua, siendo ejecutados por Celestino Pérez de Sala.

El muelle estaba constituido por una alineación recta de 204 metros de longitud que terminaba en una cabeza semicircular. El camino de servicio da acceso al muelle desde el núcleo poblacional de Arrecife, con una longitud de 691,28 metros. El 8 de enero de 1921 se procedió a firmar el acta de recepción definitiva. Se había tardado algo más del doble de tiempo de lo estipulado inicialmente.

El proceso de modernización ya estaba iniciado. Mejorarían los transportes y se contaba con una ayuda real para poder vivir: agua pública. Aunque fuera poca, era más de la que se contaba en el anterior siglo.

La ciudad marítima podía acelerar su expansión y mantener su valoración geoestratégica. El sistema portuario-mercantil también le daría la razón. No obstante, posiblemente fueran las razones del grupo privado que lo generó.

Por fin la implicación directa del Estado fortalecería a la población insular y el papel de los ingenieros traerían diseños, materiales y ejecuciones que hoy forman parte de una de las marinas urbanas más destacadas.

El origen de Arrecife son sus puertos y durante mucho tiempo fue su razón de ser, porque le permitió ser el enclave líder, superando las graves deficiencias del entorno. Ahora Arrecife se preparaba para entrar en el siglo XX dispuesta a mejorar el trasiego comercial y el cabotaje de la isla y para mantener la dinámica cultural más abierta y cosmopolita. Es una ciudad portuaria que desde su inicio fue reconocida así al formar parte de su nombre la palabra puerto y, aunque hoy ya lo ha perdido, mantiene la hegemonía portuaria.

Para lograr que se adelantara en su papel de ciudad-puerto fue necesario esperar al siglo XX. Hasta entonces sus infraestructuras partieron de sus propias condiciones naturales, ahora se había construido un muelle artificial.

Una vez la Sociedad se puso en marcha, el ocho de diciembre de 1907, el Consejo Directivo dispone que lleve a efecto el contrato con Andrés Barral Sarabia como Director Técnico de las obras de este Puerto. Destacamos la obra de Andrés Barral Sarabia en Arrecife. Ya había entrado en la historia de la isla al citársele como el encargado de realizar la primera proyección de un cinematógrafo. Así se le reconoce en la prensa local, acto que se realizó en 1903 en la sociedad Democracia. Fue el artífice de obras muy valoradas en la ciudad como la casa García y la de Fermín Rodríguez, ambas en la calle Fajardo. Posiblemente también lo fuera de la casa Panasco, y ya en Haría, reedificó el frontis de la casa familiar de Maximino Feo, y en todas supo plasmar un cierto gusto andaluz, como la utilización de azulejos con gran carga decorativa, no solo para cubrir un paramento.

Asimismo, será meritoria la obra de Ruperto González Negrín, el hijo de Ruperto González Hernández, uno de los más destacados ingenieros de la isla. Su abuelo, Francisco González Velázquez, había llegado a la ciudad siendo niño, junto a su numerosa familia de procedencia grancanaria, participó en las decisiones municipales al ser concejal de Arrecife de 1882 a 1885. Lo vemos encargándose en 1884 del arreglo del muelle de La Pescadería y del muro costero de la calle La Marina. Con el tiempo, su hijo, Ruperto González Hernández, trabajará para crear otra de las infraestructuras portuarias más destacadas de la isla, el muelle Grande, y además de su labor social ya citada, llegará a ser alcalde de 1909 a 1911, habiendo sido concejal en 1907 y 1908. También destacará su hermano Rafael, médico que ejercerá principalmente en Las Palmas de Gran Canaria. En 1898 nació Ruperto González Negrín.

Desarrollará una larga trayectoria profesional en Madrid y con diferentes obras en la península y especialmente en las islas de esta provincia. También será diputado de las Cortes durante la segunda etapa de la II República. Otra infraestructura destacada sería el de Puerto del Rosario en la capital de Fuerteventura.

5. EL PUERTO DE LOS MÁRMOLES

No se habían completado las infraestructuras portuarias, puesto que El Muelle Grande no era suficiente como para que se consolidara como el Puerto de Lanzarote. La isla demandaba que la mayor zona portuaria de la isla, Arrecife, se completara con un gran puerto de mercancías y de

cabotaje. Así se comienza a gestar el puerto que recordará un *jallo*, un cargamento de mármoles de un hundimiento del siglo XVIII.

En diciembre de 1946 fue aprobado el proyecto y una modificación en 1958. En 1960 se había ejecutado la obra¹²⁶ y su coste superó los 60 millones de pesetas. Contaba con una longitud de 420 metros de largo y una anchura de 40. Se utilizaron 680 mil toneladas de rocas, veinte mil metros cúbicos de hormigón y doce mil de mampostería. Su calado va de tres metros a diez, pudiendo atracar barcos de doce mil toneladas. El 27 de agosto de 1965 se adjudicaron las obras de prolongación de 300 metros a la empresa Cubiertas y Tejados, S.A. de Madrid. Desde entonces se ha ampliado, pero tal vez siempre a remolque de las necesidades.

6. CONCLUSIONES

La ubicación de Arrecife fue decisiva para su historia. Forma parte del este, el más bonancible pero se singularizó por su especial litoral. Su bahía será atractiva desde tiempos protohistóricos y tras la conquista, únicamente interesaron sus puertos, especialmente y no su solar, el monopolio sobre las ventas se mantendrá mucho tiempo (PERERA, 1999: 30-31).

Cuando se reforzó la defensa de la mejor entrada y salida de la isla, Naos, el lugar se fue consolidado para ofrecer una alternativa al campo. Si hubo ciclos económicos que distinguen a este enclave será porque por aquí se transportó, no porque se produjera. La barrilla, la cochinilla, las cebollas... las aportaban el resto de municipios, y aunque en algún producto participó, siempre será el menor. Su importancia será el control de los medios de comunicación con el exterior. Con ello gira su auge decimonónico del control del comercio y del subsector pesquero y posteriormente de su industria.

Entendemos que hay varias obras que nos acercan a la historia de esta ciudad pero este enclave, Naos, necesitaba un tratamiento más profundo que distinga su incuestionable valor. Por eso nos hemos centrado en ofrecer una secuencia de referencias documentales, de la cual se carecía y que aportamos, además de valorar el resto de espacios portuarios que extendieron una decidida vocación marinera.

¹²⁶ *Antena*, 4-X-1960, p. 2.

7. BIBLIOGRAFÍA:

ÁLVAREZ RIXO, J.A. *Historia del Puerto del Arrecife en la isla de Lanzarote una de las Canarias*. Aula de Cultura de Tenerife. Cabildo de Tenerife, 1982, p. 56.

PERERA BETANCORT, F.M. “El Parador y el primer parque municipal de Arrecife”. En *Actas de las IX Jornadas de Estudio sobre Fuerteventura y Lanzarote*. Cabildos de Fuerteventura y Lanzarote, 2000, T.II, pp. 135-147.

PERERA BETANCORT, F.M. *Claves históricas de Arrecife*. Patrimonio Histórico de Arrecife de Lanzarote. Gran Canaria. Unidad de Patrimonio Histórico del Cabildo de Lanzarote, 1999.