

**BANCO PESQUERO Y SAHARA EX-ESPAÑOL:
INCIDENCIA EN LA ECONOMÍA DE LANZAROTE
Y FUERTEVENTURA HASTA 1975**

MIGUEL LEAL CRUZ

1. RESEÑA HISTÓRICO-ECONÓMICA ANTERIOR

Se pretende analizar preferentemente, desde un ángulo netamente histórico (y periodístico), las relaciones socioeconómicas de las Islas Canarias con las vecinas costas de África, en aspectos tan fundamentales como fue el sector pesquero, y más concretamente con Fuerteventura y Lanzarote durante épocas de fuertes hambrunas. Consideramos que pudieron haber constituido, a este respecto, una base primordial de subsistencia, especialmente en los períodos de fuertes crisis económicas por causas casi siempre climáticas; y obviamente por la misma proximidad geográfica a las pesquerías de las que históricamente los habitantes de estas islas han hecho uso, especialmente las saharianas.

La extraordinaria abundancia piscícola y pesquera de todo tipo existente en las costas del Sahara próximo, es conocida desde aquellas épocas inmemoriales que podemos retrotraer, sin temor al error, hasta la misma consolidación de la proto-historia mediterránea. Tartesios, íberos, fenicios y otros pueblos cultos del mar Mediterráneo, que precedieron al gran imperio romano (no descartándose otros pueblos africanos próximos en torno al río Níger, Futa Da Jalón o Sierra Leona), pescaban en las costas del rico filón del banco mal llamado sahariano y bien llamado canario-sahariano, situado apenas a 60-80 kilómetros de Fuerteventura.

Desde época remota se pesca en torno a este famoso banco: los aborígenes que poblaban sus costas, los zenatas, pueblos que en distintas oleadas pudieron ser pobladores de Canarias una vez asentados en estas zonas próximas a las actuales pesquerías. Eran de costumbres sedentarias y que a decir del cronista portugués Valentín Fernandes, disponían de rudimentarias embarcaciones, que llama bateles, con los que se adentraban en el banco sahariano para aprovechamiento de su abundante pesca, base fundamental de la alimentación. Carecían de otro tipo de recursos alimentari-

cios, si descartamos la incipiente ganadería en cabras, corderos, camellos, o la agricultura igualmente rudimentaria. Aspecto este a tener en cuenta para la subsistencia en situaciones desesperadas.

Más tarde, cartagineses, romanos y otros pueblos del «Mare Nostrum» han frecuentado la zona y sus proximidades geográficas, no sólo a la búsqueda de la pesca variada y fácil, sino de otros intereses económicos, desde esclavos hasta oro, a pocas millas hacia el sur en territorios de los actuales estados de Guinea, Camerún o Sierra Leona.

Pero también los habitantes de estas islas han debido frecuentarla desde momentos protohistóricos desconocidos para una investigación rigurosa, pero que la lógica que produce la proximidad de las islas al banco, nos hace intuir cuánto importante fueron las mismas islas como plataforma de escala y aprovisionamiento para aquellos oscuros visitantes. Tierras estas más apetecidas que la propia plataforma continental, más áspera y con falta de recursos. Aquellos lugares tal vez poblados por gentes belicosas que imposibilitaban el normal desarrollo de incipientes industrias derivadas de las pesquerías: la de salazones fenicios o el famoso «garum romano» (primer producto marino en conserva), o mucho antes los tartesios, que desde sus asentamientos en las orillas de los ríos Tinto y Odiel, en Huelva, navegaban por estas latitudes atlánticas.

La situación de las islas en una de las zonas más productivas de los océanos ha estimulado desde siempre las actividades pesqueras. El banco pesquero canario-sahariano servía de atractivo para su explotación por diferentes sectores económicos desde la misma Europa, navíos pesqueros de La Hansa germánica posiblemente visitaban estas zonas en invierno por imposibilidad coyuntural de sus caladeros habituales en el Mar del Norte, que atraía a pescadores de todo tipo a la búsqueda de una industria ordenada y sistematizada: las más modernas de salazones y las conservas, que vendían por toda la zona del Mar del Norte, Canal de La Mancha y Mediterráneo, a través de un esplendoroso comercio.

Ya en las primeras décadas del siglo XV, se constata la presencia de andaluces, portugueses e incluso gentes venidas del Cantábrico, posiblemente vascos que siempre fueron arriesgados marinos, según Antonio Rumeu de Armas¹.

Los marinos portugueses en sus navegaciones por esta zona señalaron por primera vez las grandes cantidades de variada pesca existente en las cercanías de Cabo Bojador. Desde principios del siglo XV los navegantes

¹ Rumeu de Armas, Antonio, «Las pesquerías españolas en la costa africana. Siglos XV y XVI». *Anuario de Estudios Atlánticos*. Madrid-Las Palmas, 1977, p. 350 y ss.

enviados por el rey Enrique de Portugal exploraron detenidamente las tierras descubiertas más allá de las costas entre Cabo Guir hasta Senegal, indicando el cronista Azurara que desde 1444 los marinos lusitanos iban a pescar al sur de Cabo Bojador, desde Río de Oro a los mares de Guinea. Otro cronista de la época (1456), Cadamosto, nos dice lo siguiente: «Se encuentran a lo largo de la costa del Sahara muy abundantes peces de diversas especies, buenos y excelentes; unos parecidos a los que se venden en Venecia, y otros, de forma diferente».

Don Diego López de Seguera solicita y obtiene el establecimiento de un castillo y de una factoría pesquera en Agadir en el año 1518, abandonada 18 años después por lo adverso de las luchas contra los indígenas del rey Mohamed, de Fez.

A partir de estos momentos, y durante periodos de mayor o menor esplendor, las pesquerías han estado en manos de españoles, isleños canarios principalmente. Para Canarias siempre fue el banco pesquero sahariano la zona de pesca excepcional, ya que las islas son casi una prolongación del mismo y, por lo tanto, en posición geográfica inmejorable para sacar el máximo partido en cuanto a su explotación. Esto se hizo en determinadas etapas pero tenía que haberse llevado a cabo hasta fechas recientes, si bien circunstancias que analizaremos más adelante lo impedían u obstaculizaban.

Los Reyes Católicos ya intuyen una atractiva y nueva fuente de riqueza para las arcas de la hacienda en la pesca africana y estiman que en provecho de los recursos para la Corona debería ser declarada de regalía (monopolio del Estado). Se obtenía así amplias facultades para someter los caladeros a toda clase de restricciones que tal vez no pudieron por el carácter casi internacional de la zona, según Rumeu de Armas, desde aquellos momentos.

Sin embargo, la Corona hispana se reservó el disfrute de determinadas zonas mediante una figura jurídica legal en vigor: el arrendamiento a particulares, especialmente ovetenses o canarios.

Torriani (1568) nos describe detalladamente cómo «los antiguos canarios construían embarcaciones de madera de drago y vela cuadrada de hojas de palma trenzadas, con las que recorrían las costas de la isla de Canaria pescando y también se aventuraban a viajar, en épocas propicias, a Fuerteventura y Tenerife para robar (sic)».

Como se ha dicho anteriormente, la extraordinaria riqueza ictiológica de esta región atlántica era conocida desde la antigüedad por las grandes civilizaciones mediterráneas del primer milenio antes de nuestra Era.

Se ha constatado arqueológicamente por investigadores canarios la presencia de factorías y colonias en diversos puntos de la costa atlántica

marroquí (Lixus, Mogador, Cabo Guir) fundadas por fenicios y púnicos, y reutilizadas por los romanos, que buscaban los preciados productos marinos de «la púrpura», «el garum» citado y otros derivados de la pesca.

En los últimos años, según recoge el investigador Francisco García-Talavera Casañas en uno de sus numerosos artículos sobre Canarias-África, han salido a la luz suficientes datos contrastados como para que las islas Canarias sean incluidas en el itinerario comercial de los mencionados pueblos mediterráneos. Lo que hasta hace poco eran indicios y pruebas aisladas, va tomando cuerpo, sobre todo a partir de los importantes descubrimientos arqueológicos llevados a cabo a finales del año 2000 en Lanzarote y La Graciosa.

Pero, a pesar de la gran riqueza de los recursos marinos que albergan las aguas y fondos de nuestro archipiélago, suficientes para abastecer a la población de las islas, los canarios –quizás movidos por un espíritu aventurero innato y propiciado por nuestro propio aislamiento– desde que tuvieron oportunidad se proyectaron al exterior; al principio obligados y por propia iniciativa más tarde, aunque a veces también forzados por las circunstancias económicas y políticas.

Después de la conquista de este archipiélago, el objetivo más cercano se hallaba a menos de cien kilómetros: la inmensa costa de África, ofreciendo sus ricos y vírgenes caladeros. También hacía falta mano de obra que fuera sustituyendo a los liberados esclavos «guanches», para los duros trabajos de la floreciente industria azucarera. Hacia allí se armaron numerosas expediciones esclavistas, comerciales y pesqueras, y así dio comienzo un flujo de ida y vuelta que, con altibajos y distintos escenarios, ha perdurado hasta nuestros días.

Como nos apunta García-Talavera, las frecuentes «razzias» esclavistas tenían lugar, fundamentalmente, en el «hinterland» de las islas orientales comprendido entre Cabo Nun y Cabo Juby, y para ello se hacía necesaria la construcción de fortificaciones en esa costa que protegieran dicho tráfico, así como otras transacciones comerciales con las poblaciones del lugar, además de la incipiente pesquería. Con este fin se edificó la célebre torre de Santa Cruz de la Mar Pequeña en 1477, la cual duró en pie hasta 1524, fecha en que fue arrasada por los berberiscos, tras casi medio siglo de luces y sombras.

Fueron muchos los aborígenes canarios que perdieron su vida en aquellas inhóspitas tierras, especialmente los naturales de Gran Canaria, que llegaron a quejarse a los Reyes Católicos porque más de la mitad de los enviados allí a la fuerza habían muerto en distintos enfrentamientos con los enfurecidos pobladores de aquellas tierras. Quizá el más sonado de ellos es

el que tuvo lugar en la desembocadura del río Assaka, al sur de Sidi Ifni, hacia el año 1500, cuando Alonso Fernández de Lugo trataba de levantar allí una de las torres que los Reyes le habían encomendado. Los participantes «guanches» y algunos europeos fueron cercados por una numerosa tropa enemiga y tras una feroz batalla, en la que dio tiempo de embarcar al Adelantado y así escapar de una muerte inminente, sin embargo murieron todos los que allí habían quedado, entre ellos el noble canario Pedro Maninidra, que tanto contribuyó a la conquista de Tenerife. En esas costas se escribieron páginas heroicas de nuestra Historia, como también lo fue la gesta de la batalla de Taфраut, en 1549. Asimismo, hubo otras no tan brillantes, sino más bien execrables, relacionadas con la esclavización de aquellas pobres gentes.

Por fortuna, «las cabalgadas» en busca de esclavos berberiscos cesaron a finales del siglo XVI quedando sustituidas por la de negros sub-saharianos, y a partir de esa época los contactos con el vecino continente fueron eminentemente pesqueros.

Cabe pensar que una de las principales razones del interés de los reinos de Castilla y Portugal por conquistar el archipiélago canario, era su proximidad a esa costa tan rica en pesca y tan propicia para el lucrativo comercio de los valiosos productos africanos (esclavos, oro, marfil, especias).

Y así, en medio de las disputas por el litoral africano entre los dos reinos ibéricos, los derechos a las pesquerías en esas aguas fueron concedidos por Juan II de Castilla al duque de Medina Sidonia, que ya explotaba con almadrabas los bancos atuneros de Andalucía. Algo más tarde, los Reyes Católicos consideran este lucrativo recurso como una regalía de la Corona y autorizan al Adelantado Alonso Fernández de Lugo a arrendarlas, el cual tuvo que enfrentarse con los legítimos intereses señoriales de Inés Peraza en Santa Cruz de la Mar Pequeña y también con las apetencias portuguesas.

La pesca en estas costas al igual que en las islas fue sumamente importante a partir del siglo XVI, para el suministro y abastecimiento de los navíos con destino a las recientes posesiones coloniales americanas, que surcaban estas latitudes con escala obligatoria en los puertos canarios, especialmente en los viajes de ida y en algunos de retorno. Los astilleros de Santa Cruz de La Palma, tercer puerto del imperio hispano del momento, fueron fundamentales para mantener este provechoso comercio con territorios de la recién conquistada América. De sus pinos de madera de tea surgieron magníficos barcos que surcaban el Atlántico o pescaban en el caladero africano.

Según fuentes recogidas por ediciones «Régulo Editor, 1953 (La Palma)», en *Cosas Viejas de la Mar*, leemos en página 42 y siguientes: «Gentes marineras de la Isla de La Palma organizaron la llamada Cofradía de Mareantes de San Pedro González Telmo, en torno a la ermita de San Telmo o de La Luz fundada desde 1591, que aún se conserva. Año tras año esta pequeña ermita fue agrandada y reformada por los mareantes que estaban obligados a dejar el uno por ciento del importe de lo que ganasen en cada viaje».

Estos mareantes fundaron al mismo tiempo una obra pía para la redención y rescate de marineros palmeros que hubieran caído o cayeran prisioneros como esclavos de los moros en las costas de Berbería o en la misma mar atacados por piratas. Por medio de la misma lograron redimir a varios de estos desgraciados, para lo cual también contribuían con cuotas de lo que ganaban. Así se sabe que el día 24 de marzo de 1686 el arca de mareantes de Santa Cruz de La Palma rescató a Gonzalo de Acosta y a Pedro Marcelino, cautivos de los moros en la costa de África. Existen otras constancias en el año 1696 lo que denota lo antiguo de las pesquerías africanas y su uso por canarios, incluso desde la occidental isla de La Palma que mantuvo estas garantías sociales para sus pescadores hasta fechas relativamente recientes.

A mediados del siglo XVIII, concretamente en el año 1764, se instala en la factoría de Mar Pequeña, enclave español en la costa africana abandonado dos siglos antes, el marino escocés George Glas, quien calificó la riqueza pesquera de estos caladeros como «the best in the Universe»². Escribió un libro que imprimió en Londres a modo de resumen de la Historia de Canarias, donde hizo especial mención de las famosas pesquerías. Estudió detenidamente las costas cercanas a África occidental y la totalidad del Archipiélago, concibiendo la idea de la creación de factorías pesqueras en las islas y en el Sahara costero. Así leemos sus opiniones acerca de la pesca en estos lugares hace ya más de 200 años: «Las embarcaciones empleadas en la pesca son de unas 30, de 20 a 50 toneladas de registro bruto, con dotaciones de 15 a 20 hombres. La isla de La Palma tiene dos o tres; Tenerife cuatro y el resto pertenecen a Gran Canaria. Los armadores ponen la sal y las galletas. Los marinos, cuerdas, anzuelos y utensilios de pesca. Igualmente estos últimos aportaban vino, aceite, aguardiente, pimienta y cebollas. Los beneficios de la pesca se reparten de igual manera que en el Mediterráneo. El importe total, hechas la deducción de la freza o carnada,

² Glas, George. *Descripción de las Islas Canarias (1764)*, Instituto de Estudios Canarios, La Laguna, 1976.

sal, galletas, material de expedición y aparejos, es repartida en proporciones acordadas previamente.

La pesca tiene lugar sobre diversos puntos según la estación, que va desde cabo Noun a cabo Blanco, frente a un litoral sumamente árido del desierto y sin ningún tipo de establecimiento donde abastecerse.

Algunas tribus árabes de carácter nómada viven bajo tiendas de campaña a lo largo de la costa del extenso territorio, pero no poseen embarcaciones y desconocen mucho el arte de la pesca. En cuanto a los buques cruceros de vigilancia enviados desde Mogador, los canarios no tienen nada que temer, puesto que estos navíos del emperador de Marruecos no se aventuran jamás tan al sur porque temen y desconocen estos parajes de tierra de nadie».

Por otra parte, Glas analiza concienzudamente el sistema que siguen los veleros para aprovechar el viento y como arribar a los distintos puertos de Fuerteventura o de Gran Canaria, e incluso de La Palma, para tratamiento y venta del pescado obtenido en su factoría de la costa sahariana, relación que se ha mantenido hasta prácticamente estos últimos años, si bien en este momento (2004) las cosas han cambiado mucho³.

El interés por las pesquerías en la costa de África, siguiendo al profesor de la Universidad de La Laguna Galván Fernández, se incrementa a medida que avanza la tecnología⁴. Hacia principios del siglo XX y desde el paso de los siglos, proliferan los estudios sobre la riqueza del banco sahariano, su explotación industrial, posible consumo de la producción en los grandes mercados. En este sentido es importante el informe de Ramón Silva Ferro, secretario de la Legación de Honduras en Londres como protector de la cochinilla en el mercado inglés, eleva petición al gobierno español con vistas al proyecto para establecer una factoría de pesca y preparación de productos pesqueros en la isla de La Graciosa. Permiso que le es concedido en 1876 con adjudicación de terrenos necesarios para aquella finalidad. Por distintas circunstancias, aquel proyecto de salazones con el producto bruto que generarían los caladeros africanos, no pudo llevarse a cabo, al igual que otros muchos a lo largo de esta segunda mitad del siglo XIX. Tal vez por la falta de verdadero interés de las administraciones españolas que siempre veían con temor cualquier tipo de autogestión comer-

³ Leal Cruz, Miguel, «Fuerteventura y Lanzarote en 1950. Antecedentes y relaciones socioeconómicas con la colonia saharauí en torno a la visita de Franco». *VII Jornadas de Estudios sobre Fuerteventura y Lanzarote*, 1995, p. 347 y ss.

⁴ Galván Fernández, Francisco, Tesis doctoral, capítulo sexto «La pesca y el Banco Sahariano», Universidad de La Laguna, p. 121 y ss.

cial, dado que infundía recelo a la vista de las circunstancias por las que atravesaban las colonias del Caribe y posibles concomitancias.

Añade el profesor Galván, en este mismo contexto, que en la década de los sesenta del siglo, el pescado salado producido por esta incipiente industria local canaria apenas daba para abastecer el consumo interno de las islas, siendo base de alimentación de la clase menesterosa por su bajo precio. Parece indicar que no se explotaban adecuadamente los ricos caladeros canario africanos aun siendo los más abundantes del globo y así lo confirma Pérez del Toro⁵, otro estudioso de la época, cuando nos dice: «Respecto a las costas del Sahara, una posesión no interrumpida desde muchos siglos y basada en antiquísimos derechos, da sólo a España el privilegio de explotación de estas pesquerías, como igualmente lo vienen haciendo los canarios, extrayendo sólo una pequeña parte de tan inagotables recursos» y aconseja que el Gobierno de España para amparo de los barcos de pesca, muchas veces víctimas de atentados de tribus salvajes de la zona, debiera (sic) enviar algún crucero que recorra aquellas aguas.

Efectivamente tales derechos de pesca en las aguas saharianas y marroquíes estaban formalmente recogidos en el artículo 57 del Tratado de Comercio entre España y Marruecos del año 1861, ratificado en Madrid el 20 de marzo de 1862. Un dato aislado nos aporta información sobre la enorme riqueza en existencias piscícolas del lugar por aquellos años, cuando se constata que un pescador canario puede conseguir de 100 a 150 «tasartes» o envases de unos 20 kilos de peso cada uno, en sólo media hora de faena.

Durante las campañas de pesca por el banco, los canarios iban a borde de embarcaciones desnudas y sin apenas obra muerta, llevando una vida de gran sacrificio durmiendo tras el maderamen para evitar la brisa y algunos lo hacían en hamacas, un verdadero lujo para la época. Comían sopa de pescado con cebollas de Lanzarote, y sobre todo pescado fresco en sus diversas formas y que por su abundancia no guardaban los sobrantes que eran arrojados al mar después de cada comida.

Pérez del Toro elogia a los pescadores canarios en sus numerosos escritos y discursos, cuando nos dice: «España posee las mejores factorías y caladeros pesqueros del Mundo, gracias a los hijos de las leales Islas Canarias, que con su presencia continua en las zonas las han conservado en el tiempo, siendo las Islas uno de los mejores lugares del Atlántico para servir de base a tan poderosa industria y para el comercio e intereses, en tres continentes» (no se equivocaba en esta afirmación como se ha visto en

⁵ Pérez del Toro, F., *Afrecha y España*, Madrid, 1982, p. 92 y ss.

los últimos años de este siglo actual, por el ajeteo del puerto de Las Palmas, entre otros).

Y añade que este Archipiélago, que asombró a naturalistas, está llamado a grandes destinos sobre todo en el porvenir de África, ese inexplorado continente hacia donde se vuelven ahora todas las miradas de todas las grandes potencias de Europa. Se pregunta: ¿y qué mano de obra colonizaría África? Considera que será canaria y de esta forma atajar la desconsoladora emigración que aumenta cada día y de paso abrir nuevos rumbos a la actividad de los isleños en las vecinas costas africanas.

2. PESQUERÍAS CANARIO-AFRICANAS, COMPETENCIAS CON OTRAS REGIONES O PAÍSES

Desde principios del siglo XIX los franceses, con intereses coloniales en África occidental, aportan noticias abundantes sobre las pesquerías africanas del Sahara y su deseo de intervenir en ellas, apropiándose de algo que por derecho de posesión interrumpida correspondía, en principio, a España y a los canarios. Francia se da cuenta del extraordinario interés de aquellas riquezas y comienza el estudio científico de la zona a todos los niveles.

El temor a que entramados de otros países extranjeros utilizaran los bancos pesqueros del occidente de África con amenaza para la propia seguridad de las islas, es algo que preocupó a Ramón de Silva Ferro⁶.

En todo momento denunció los hechos a altas instancias de la Sección de Guerra y Marina del Consejo de Estado, especialmente aquellos que con capital extranjero afectaban a la concesión de terrenos a perpetuidad no sólo en las costas saharianas, sino lo que era más grave en las propias Islas Canarias, en un momento de auge del colonialismo en África. Actuando en consecuencia, la administración de Marina había otorgado concesiones a Silva Ferro en la isla de La Graciosa en agosto de 1876, si bien este polémico empresario al no poder contar con ningún tipo de ayuda financiera, fracasó una vez más en la realización de su proyecto de pesquerías; lo que le llevó a solicitar, en 1879, una prórroga por tres años que le fue concedida. En este mismo año, en el prólogo de su obra referente a la

⁶ Silva Ferro, Ramón, «Estudios económicos, industriales y científicos respecto a la explotación y riqueza de algunas pesquerías (...) para servir de precedente al proyecto de establecer una factoría de pesca (...) en la isla de La Graciosa». Londres. 1975; «Pesquerías y sus productos», Londres, 1878.

industria de pesquerías que fue presentada en la Exposición Universal de París (1878), Silva Ferro arremetía contra los capitalistas españoles a los que acusaba de egoístas y «con estrechez de miras», argumentando que en España era muy difícil obtener capitales para fomentar una industria nacional pesquera propia. Criticaba igualmente la falta de patriotismo en la efectividad de las inversiones que sólo se dirigían hacia «negocios seguros», por concurso «de primas, agios, jugadas de bolsa, cabildeos, intrigas y explotación ilimitada de las necesidades públicas y privadas, y de las dificultades nacionales».

Todo ello a pesar de la buena voluntad puesta por los pequeños sectores del capitalismo español (propietarios, rentistas, armadores, inversionistas), que se propusieron llevar a cabo, en esta segunda mitad del siglo, la explotación de las pesquerías de la costa nor-occidental de África y el establecimiento de relaciones mercantiles con la misma. Con este objetivo se presionó al Gobierno español para que interviniera creando la infraestructura necesaria en la zona. Se presta la protección necesaria en beneficio de intereses nacionales en suma, como es el dominio sobre el banco pesquero y la costa frontera del Archipiélago necesaria para su misma seguridad, así como la recuperación del antiguo enclave de Santa Cruz de Mar Pequeña, cedido definitivamente por el sultán marroquí a España desde 1883.

Sin embargo, el escaso desarrollo de las fuerzas productivas del país, su debilidad interna y externa, la política aislacionista de la Restauración y la de sus gobiernos alternantes, que no deseaban alterar el statu quo africano después de la conferencia internacional celebrada en Madrid en 1880 contribuyó a la anunciada decadencia. Estos factores, además, impidieron al ejecutivo español ocupar nuevos territorios en esta zona de África.

Siguiendo a Martínez Milán⁷ en *Las Pesquerías Canario-Africanas (1800-1914)*, a fines de 1879, Silva Ferro remitió un informe a la Comisión Central de Pesca, mostrando su preocupación por el reciente establecimiento de ingleses en Cabo Juby y por las relaciones amistosas que mantenían los británicos con Sheik Mohammed ben-Beirook, jefe de las cavilas de Nun. Amistad que se consolida en Londres el 12 de noviembre con numerosos comerciantes interesados en la costa occidental de África, hablándose de «nueva colonia», que en opinión de Ferro, obstaculizaría los intentos españoles de establecerse en las proximidades de la antigua posesión de Santa Cruz de la Mar Pequeña, en acuerdos firmados con los marroquíes. Pero es que, además, afectaba al monopolio que ya ejercían los

⁷ Martínez Milán, Jesús M., *Las pesquerías canario-africanas (1800-1914)*. Memoria de Licenciatura, Las Palmas de Gran Canaria (1992), Madrid-Caja Canarias, p. 10 y ss.

pescadores canarios en las aguas saharianas, dado que los ingleses dominarían pronto toda la zona marítima desde Agadir a Cabo Bojador. Daría lugar a la invasión de un derecho histórico, como era «pescar en los mares canario-africanos por buques extranjeros, para introducir en nuestros mercados las riquezas piscícolas de aquellas aguas que nuestra incuria secular no acierta o no quiere beneficiar».

La solución aportada por Ferro para evitarlo pasaba por establecer subvenciones retributivas a barcos y pescadores canarios para faenar en la zona y preparar el pescado en las factorías de La Graciosa.

Otros aspectos que indican el creciente interés internacional en estas pesquerías, así como el establecimiento de bases industriales en las islas, se constituyen en las negociaciones que al respecto lleva «un americano», con el Gobierno español en 1884. Pretendía instalar cobertizos de cura de pescado al sur de Lanzarote, aunque sin resultados concretos, puesto que el interesado muere misteriosamente ahogado el siguiente año, según se recoge en *Canary Islands and Azores* London 1913, A Samler Brown.

Igualmente y por los mismos años se detectan empresas pesqueras en la Bahía de Gando, que más tarde se trasladan a La Gomera, así como intentos fallidos en La Isleta de Las Palmas de Gran Canaria.

Los holandeses también estaban interesados en las pesquerías africanas a principios de este siglo, y así se constata la prevención que contra ellos tiene lugar en medios empresariales tinerfeños cuando denuncian el peligro que encierran las constantes intrusiones de barcos extranjeros de pesca, en especial los holandeses.

Como nos indica Francisco Galván Fernández, en el apartado sexto de su tesis doctoral, él mismo recoge el informe de la Comisión nombrada por la Empresa R.S.E.A.P. de Tenerife, La Laguna, y la S.E.A.P. de Santa Cruz de Tenerife, sobre los cables en Canarias. Todo ello precedido de las instancias que ambas sociedades elevaron a las Cortes de la Nación sobre dicho asunto. Aparecido en archivos de la empresa, «Santa Cruz de Tenerife, 1905».

También en Gran Canaria los empresarios del sector protestan contra la presencia de barcos holandeses en el banco del Sahara, donde realizan operaciones. Se lee: «desde hace algunos meses hasta la fecha, varios vapores holandeses, que al decir de algunos patrones canarios pescan con redes de arrastre... el Sr. Comandante de Marina de la zona marítima de Gran Canaria... se dirigió a la Superioridad... por RR OO de fecha 4 del actual... se declara de modo terminante por nuestro Ministro de Marina que sólo pueden prohibirse las operaciones de pesca a buques extranjeros en el banco sahariano, dentro de las tres millas a la mar, desde el punto más

saliente de la costa hacia la mar, siendo libre la pesca para cualquier buque en el resto de dicho banco... Todo estará dentro de las leyes, dentro de los convenios internacionales, pero en nuestro sentir pugna con el sentido común y hasta con los intereses españoles en aquellos mares. Los verdaderos bancos de pesca están precisamente a más de tres millas hacia la mar... los barcos de pesca canarios se sitúan muchas veces, precisamente, a ocho o diez millas de la costa...».

De modo que si las leyes consienten (sic) la pesca con artes de arrastre por parte de la flotilla de barcos holandeses, no tardará mucho sin que desaparezcan los «criaderos» y con ellos la riqueza que los españoles poseen en aquellos mares, según cita con acierto a la vista de las perspectivas actuales.

Siguiendo a otro profundo conocedor del sector pesquero en el entorno de nuestras islas, Carmelo García Cabrera⁸, éste nos apunta, como ya se ha dicho, que a partir del siglo XIX son los franceses quienes aportan noticias abundantes sobre las pesquerías africanas del Sahara. Francia, con enormes intereses en el continente africano, fomenta con extraordinario interés el envío de expediciones de todo tipo a esta zona.

Es previsible que fuera Sabino Berthelot, cónsul francés en Tenerife durante muchos años, posiblemente un espía al servicio de su país, con enormes conocimientos sobre las pesquerías, el que informará a su gobierno en Francia. Su publicación relacionada con la pesca en la costa occidental de África, tuvo gran resonancia entre científicos, armadores y políticos afectando a los sectores interesados en su mismo país⁹.

En muchos de sus capítulos rememora las vinculaciones pesqueras canario-africanas y su clara relación con actividades que afectan a todas nuestras islas. Indica normas para la industrialización y conservación del pescado al tiempo que priorizar la importancia del banco sahariano con relación a otros, afirma: «... un pescador canario captura aproximadamente 10.714 Kl de pescado, cuando en Terranova sólo se llega a 400. La pesca que podría realizar un isleño sobre la costa occidental de África supondría el empleo de más de 26 hombres en los mares del Norte, que no obtendría beneficios hasta el tercer año. En cambio en Canarias las ganancias están

⁸ García Cabrera, Carmelo, *El Banco pesquero canario-sahariano*, Estudios Gráficos, núm. 91 (1963), p. 147 y ss. *La pesca en Canarias y el Banco Pesquero Canario-Sahariano*, C 1970, CEIC, Santa Cruz de Tenerife.

⁹ Galván Tudela, Alberto, «Aspectos sociológicos de las comunidades pesqueras canarias». *Actas II Jornadas de Estudios Económicos Canarios: La Pesca en Canarias*. 1982, La Laguna, p. 81 y ss.

aseguradas desde el primer momento a pesar de que el Gobierno no conceda ayuda a los pescadores...». Los procedimientos de los pescadores canarios son anticuados y rutinarios. Se llama la atención de los armadores franceses en el litoral africano recomendando la instalación de factorías pesqueras en La Graciosa y la utilización de las salinas de Lanzarote.

Resulta evidente los intereses de Francia en esta zona, a su vez de paso obligatorio para sus otras posesiones en Senegal, así como para el comercio de la sal desde Sahara hasta el Sudán.

A fines del año 1886, autoridades navales francesas hacen un detenido estudio de las condiciones hidrológicas, pesqueras y económicas, en todo el litoral existente desde el Cabo Blanco hasta Senegal, aconsejando la creación de un puerto pesquero.

Años más tarde el tratado que fijaría los límites coloniales entre España y Francia estaba notablemente «influenciado» por estos estudios científicos realizados, que de paso aseguraban los intereses pesqueros franceses y el tráfico de caravanas hacía el Sudán occidental francés.

Pero la influencia española en el caladero a través de las incursiones de pescadores canarios queda claramente constatada en las investigaciones de Armando Yanes Carrillo¹⁰, curioso conocedor palmero de «cosas de la

¹⁰ Yanes Carrillo, Armando, *Las cosas viejas de la mar*, Régulo Editor, 1953, Santa Cruz de La Palma, p. 42 y ss.

Este personaje vinculado al mar por puro placer y a pesar de no disponer de estudios navales superiores, puesto que sus actividades empresariales eran otras, sí que nos habla de los magníficos astilleros de la capital palmera, para los que se utilizó abundantemente el pino de madera de tea que en buenas y variadas formas proliferaba en las inmediaciones de la rada del Apurón (Santa Cruz de La Palma). Tal intenso uso se hizo del pino «ateado» como materia prima fundamental en la construcción de los navíos, que el manto forestal, existente en los prolegómenos a la conquista de la isla llegaba hasta las orillas del mar, hallándose actualmente en los altos de Velhoco, en lugares de difícil acceso, si bien aún los podemos presenciar en el Barranco del Río del municipio palmero.

Nos dice Armando Yanes que no se sabe cuando se construyeron los primeros barcos en las riberas palmeras, cuyos datos fueron destruidos por el pirata francés apodado «Pata de Palo» allá por 1553, pero sí podemos augurar que se construyeron desde mucho antes de la conquista, pues se conocen contactos entre gentes aborígenes, llamados benahoritas, con marineros de distinta procedencia, especialmente portugueses, que recalaban en la bahía para reparar y calafatear sus barcos, acudiendo a los indígenas que les aportaban las resinas y otras substancias de los pinos propias para tal fin, así como la brea.

Desde tiempo inmemorial se construían barcos en la villa del Apurón, existiendo actas desde 1580 hasta 1700 en las que se autoriza la construcción de navíos, unos para destino de la carrera de América y otros de menor porte para el cabotaje y para la pesca del salado en la vecina costa de África.

mar», que nos aporta datos relacionando el mítico banco pesquero con el resto de las Islas Canarias, especialmente con la de La Palma, por aquella tradición marinera, de grandes navegantes y de reconocidos hombres de brega. Aunque su autor no fuera totalmente un bregado en el verdadero impulso de la mar, llamado por ello «marinero de agua dulce», sí que nos ilustra en su libro, en el que fue asesorado sobre barcos y el mar, acerca de estas actividades, cuando en la página 85 nos dice, entre otras cosas: «que una verdadera pléyade de hombres de mar tripulaban (sic) a aquellos hermosos navíos, bergantines, bricbarcas de nuestra desaparecida navegación de altura, barcos de entre 200 y 500 toneladas construidos en nuestras riberas, especialmente en Santa Cruz de La Palma, que surcaban el Atlántico rumbo al Caribe, y aquellos otros más pequeños tripulados por marineros palmeros que fueron a la vecina costa de África a la pesca, de cuyos bancos extraían grandes cantidades de pescado, que debidamente preparados con sal ha sido el principal sustento de estos habitantes, especialmente para las clases modestas».

No tiene desperdicio cuando se dice: «Estos auténticos marinos tripulando pequeñas embarcaciones de 30 a 50 toneladas, en contraste con las otras bastante mayores, han venido año tras año recorriendo aquel rico banco en lucha constante con el mar, con los duros brisotes que azotan aquellas costas para jugar con las pequeñas embarcaciones, más propias para navegar en el interior de ensenadas, que para mares abiertas de un océano tempestuoso».

El viaje de cualquiera de estas islas hacia el Cabo Blanco principalmente, se hace, casi siempre, con viento favorable y corrientes favorables; pero en cambio el regreso, con los tableros llenos del principal artículo que ha venido sirviendo de alimento a nuestros pueblos, tiene lugar casi siempre con vientos y mar de proa, haciéndose necesario navegar girando a barlovento hasta alcanzar alguna de las islas, más fácil las occidentales en esta situación. Añade Armando Yanes, en su libro sobre las cosas viejas del mar, que «ninguno de estos hombres ni los antiguos y viejos patrones que los han mandado han sido náuticos ni han precisado de ningún instrumento que los oriente. La misma brújula que por obligación llevan a bordo, no suele ir colocada en la bitácora, que ni siquiera existe y les ocuparía sitio

A este respecto Viera y Clavijo, refiriéndose al año 1698, nos dice que la pesca de las costas de África, del comercio de vinos con la Barbada y del comercio de Indias, era frecuente con buques de esta isla. «Que la antigua pesca de la costa de Berbería era casi de primera necesidad para la subsistencia de los isleños, pudiendo ser un manantial de riqueza y ser además de gran utilidad para la nación».

—del poco que disponen—, sino en una pequeña caja de madera que guardan en la camarita, la que por regla general no suelen ver más durante el viaje»; y se pregunta A. Yanes, que cómo se orientan.

Nos hacen pensar en el vuelo de las golondrinas o en las palomas mensajeras a lo que añadimos otras aves emigrantes de costumbres fijas. El sol, el mar, la luna, las estrellas, los vientos alisios, el siroco, el llamado viento sur, todo ello constituye indicios para el viejo y avezado marinero, que a su vez transmite los conocimientos de generación en generación, enseñando las cosas de la mar en la misma escuela de aprendizaje: el propio barco y desde edad muy temprana, como grumetes o simples ayudantes, pues no hay noticias de extravíos frecuentes, rindiendo sus viajes con cierta normalidad.

Se lee en el citado libro, editado por A. Régulo, la conversación sostenida con uno de esos grumetes hijo del patrón del navío aparejado goleta «El Águila», de 74 toneladas, 25 tripulantes y 6 u 8 muchachos, entre los que se hallaba el entrevistado que dijo ir a la costa africana con su padre del que aprendió «todo el arte del oficio». Cuando mayor embarcó en «El Mosquito» proveyéndose de comida, principalmente de gofio y frutos secos (en Lanzarote y Fuerteventura aprovisionaban gran cantidad de cebollas), para unos tres meses calculados para hacer la pesca, salarla y regresar. Casi siempre iban a Cabo Blanco a los chernes (sic). «Llegábamos al pesquero que el patrón había elegido y nos fondeábamos bastante lejos de la tierra, echando a la mar las dos lanchas con el número de hombres necesarios, las que se alejaban a la vela bastante del barco y estaban todo el día pescando, hasta por la noche, que regresaban otra vez a bordo con lo que habían cogido. Mientras tanto, los que nos quedábamos en el barco pescábamos también desde la borda, procediendo los encargados de esta faena a abrir el pescado, ponerle la sal suficiente e ir entongándolo en la bodega. Este trabajo lo hacían los expertos conocedores del oficio, pues si ambas cosas no se hacen bien como Dios manda, se estropea el pescado y llega en mal estado al puerto. De madrugada, todavía casi de noche, nos levantábamos todos a la voz del patrón, que nos decía: “muchachos levántense a alabar a Dios” y los chicos rezábamos el Bendito, mientras los hombres salían rápidamente a cubierta para arrancar todo para la faena del día, siguiéndole nosotros también afuera (sic), y entonces el chico encargado por el patrón de esto —al más listo o espabilado de nosotros— decía, haciéndole coro los demás con los bracitos cruzados: “Santos y buenos días tengan señores de popa y proa”. Y el que pudiéramos llamar director de este coro de chicos añadía: “Señores, recemos y digamos que un buen viaje hagamos; una Salve a la Virgen de las Nieves, abogacía de

esta embarcación: el Señor nos dé un buen viaje y buen tiempo y nos lleve a puerto de salvamento”.

Toda la gente rezaba luego la Salve y un Credo al Señor Nazareno, o a otro Señor cualquiera. Al terminar de almorzar y antes de coger los cordeles para pescar, rezábamos el Bendito...».

Otros elementos probatorios del abandono histórico de estos caladeros no suficientemente explotados por España, se encuentran en las manifestaciones de los propios funcionarios allí asentados oficialmente que nos describen aspectos complementarios al tema que aquí nos ocupa.

Según recogen en artículo conjunto Manuel de Paz Sánchez y Emilia Carmona Calero¹¹, en torno a la situación general de la colonia de Río de Oro, a principios del siglo XIX, en el apartado de la descripción de las pesquerías efectuadas por el doctor en medicina y militar D. Manuel Bernal (que aparecen en el apéndice). Los mismos nos dicen: «Son de tal importancia los bancos pesqueros de todo el litoral desde cabo Bojador hasta la bahía del Galgo, que con razón sobrada han sido siempre el objetivo principal de toda Compañía que ha dirigido sus miradas a nuestro Sahara, y si bien es cierto que alguna sociedad ha tenido un resultado desgraciado, fue por causas particulares y defectos de organización, pero nunca por que pueda ni remotamente atribuirse a un mal negocio, puesto que la industria pesquera es de explotación universal y pocos serán los mares que encierren en sus aguas unos bancos tan ricos como los de este pedazo del Atlántico que pueden competir sin exageración con los de Terranova. La Compañía Transatlántica (de Santa Cruz de Tenerife) y un centenar de pailebotes canarios son los que actualmente explotan estas pesquerías, siendo asombrosa la cantidad de pescado que se exporta a las Islas Canarias y Fernando Poo, únicas plazas que sostienen este comercio y una pequeña parte que se envía a la península española».

Y continúa el escrito-memoria de Manuel de Bernal: «Es lamentable que los fracasos sufridos sirvan de desalientos para nuevas empresas que, bien organizadas, obtendrían ganancias crecidísimas encauzando el comercio a todas las plazas de África, en donde se consume una enorme cantidad de pescado seco y salado; también exportándolo en forma de bacalao a España (sic), para venderlo a un precio, que sí estuviera al alcance de las clases menesterosas lo cual es factible a una sociedad que no sos-

¹¹ De Paz Sánchez, Manuel y Carmona Calero, Emilia, «La Colonia de Río de Oro (Sahara español) a principios del siglo XX. Situación general y perspectivas» *Tebeto IV. Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*. Cabildo de Fuerteventura. Puerto del Rosario, 1991, p. 133 y ss.

tenga una serie de gastos que entran en la categoría de los de lujo y que emplee en la explotación de esta industria los adelantos modernos que aquí se desconocen.

Tal vez juzgando por el resultado de las sociedades fracasadas, es por lo que se ha dicho sin estar en el secreto de las causas, que es una ilusión hablar de pesquerías en estos mares, ínterin no se resuelva el problema de conservar el pescado fresco durante largo tiempo, único medio de exportación lucrativa. No es esta la ocasión de puntualizar las múltiples causas de régimen interior por la cual caen por su base las compañías pesqueras de las costas del Sahara. Pero son de tal mérito las razones y tales los defectos de organización, que el menos observador puede prever desde un principio los resultados de un negocio llevado sin otro interés por las partes directoras que el de aumentar las nóminas de empleados y sin tomarse la modestia de abrir nuevos horizontes al comercio ni, mucho menos, de sacrificarse dirigiendo una industria que exige al técnico su presencia si lo que se pretende es desarrollar un negocio de resultados positivos sin que éstos sean las subvenciones del Estado».

La memoria del médico militar Manuel Bernal, detalla las especies piscícolas que más abundan en la zona, las formas para preparar la exportación y las plazas donde se consumen.

Igualmente los citados autores apuntan que, ante la mala conservación de los productos pesqueros ya preparados para envío al consumo interior, su traslado en camellos lentos y de poca resistencia, así como la posibilidad de ser robados en el camino a través del desierto, su distribución a esos destinos resultaba problemática por mal planificada igualmente. En cambio a través de barcos anclados en buenas bahías que sirven de abrigo y lugar de pesca a los pailebotes canarios durante el periodo de faena, eran enviados a las islas en condiciones más ventajosas para su consumo entre la clase más menesterosa.

La navegación marítima interinsular y con la costa vecina africana se intensifica a lo largo del siglo XIX de forma notable con respecto al siglo precedente. Época esta en que fue superada la llamada depresión del siglo XVIII, que afectó específicamente a Canarias en lo que a tráfico comercial interior se refiere, por el reformismo borbónico que, como es obvio, también alcanzó a estas islas. Los puertos canarios con infraestructura prácticamente inexistente hasta mediados de la centuria, inician un fuerte auge consecuencia, no solo de la mayor demanda de productos pesqueros tradicionales, sino de un nuevo producto que produjo la reactivación de la economía insular y fuerte fiebre exportadora: la cochinilla. La navegación interinsular y hacia el exterior experimentó un fuerte crecimiento hasta el

punto que algunos puertos, entonces de escasa importancia como Arrecife y Puerto de Cabras –hoy Puerto del Rosario– actuaban incluso de modo independiente estableciendo por sí mismos y de manera directa relaciones con el exterior. Además de aumentar las comunicaciones marítimas interinsulares, mantuvieron, no obstante, las mismas características de la etapa anterior. Persistía el mismo tipo de velero al igual que los sistemas de navegación y el ajeteo portuario de carácter eminentemente comercial en las comunicaciones. La crónica atomización portuaria, a decir de la profesora Calero Martín, como consecuencia de la deficiente o práctica inexistencia de transportes interiores, comerciales o de viajeros. Como consecuencia de esta forma los puertos quedaban convertidos en lo que hoy serían las terminales de autobuses para viajeros o de transportes, no solamente las islas occidentales y de mayor relieve, que sería lo lógico, sino también Fuerteventura y Lanzarote, utilizándose todo tipo de embarcaciones, desde fa-lúas, balandros e incluso a remo con o sin ayuda de velamen.

Los famosos barquillos de pesca en Fuerteventura, con su vela latina surcaban las costas majoreras de norte a sur a la búsqueda del más inmediato y de fácil obtención como producto de consumo: el abundante pescado con variedad de viejas, meros, samas, bocinegros y otros. Los marineros salían a pescar a vela, que era triangular, y que izaban en aquellos barquillos de madera de aproximadamente cinco metros de eslora. Se desplazaban con habilidad marinera utilizando al máximo los vientos reinantes desde Puerto de Cabras hasta El Matorral, Las Salinas y hasta el Castillo, que por aquellas fechas no tenía turismo, pero sí organizaban regatas de competición para el público local majorero, que se aglomeraban en las orillas de la mar para no perder detalle de aquellas exhibiciones marineras. No eran estos barquichuelos, pero sí otros de mayor calado, y mayor velamen, los que dieron pie al dicho popular extraído, posiblemente, de algún romancero autónomo, que dice «De Tuineje a Berbería, se va y se viene en un día», alusión clara que prueba la fácil vinculación económica de la isla con las costas saharianas. A lo que añadiríamos « y con los tableros llenos antes de la amanecida».

El profesor de la Universidad de La Laguna Macías Hernández, en un artículo editado en 1982¹², justifica, a través de hitos históricos, la presencia canaria y por ende española, en el citado banco pesquero. Busca en el pasado argumentación precisa para demostrar los derechos que, por pose-

¹² Macías Hernández, A. M., «El sector pesquero en la economía canaria del pasado inmediato (1800-1970)», p. 12 y ss. *II Jornadas de Estudios Económicos Canarios: La pesca en Canarias*. La Laguna 1982. Secretaría de Publicaciones de la ULL.

sión continuada en el tiempo, tienen los canarios sobre dichos caladeros. En estos momentos (el artículo fue escrito, cuando la política económica marroquí en concomitancia con potencias europeas y otros intereses pesqueros, minusvaloraban nuestros derechos y limitaban el volumen de capturas así como la misma presencia de nuestros pescadores en la zona), es objeto de total e injusta discriminación por la conducta del ejecutivo marroquí. Con ello la administración alauíta, tal vez, pretende otro tipo de reivindicaciones territoriales a costa de España.

Y añade que: « en lo que se refiere a la preocupación política por el desarrollo de las pesquerías canarias, el momento de máxima labor, impulsada tanto por la Corona como por sus representantes locales, fue la segunda mitad del siglo XVIII –plena época de ilustración borbónica–. Esta etapa sustituye la fase anterior de relativo abandono y queda en manos de los poderes locales la solución a los problemas derivados de la inseguridad de la pesca en el banco sahariano e interinsular. Por ello el gobierno ilustrado intentó llevar a efecto, en su línea de dirigismo económico, todo un programa de apoyo al sector pesquero, no solamente en Canarias sino también en otras áreas españolas. Esta nueva actitud de la Corona por una explotación más adecuada del banco sahariano, no fue el resultado de la presión de los intereses canarios en el sub sector, sino que, más bien, estuvo motivada por la necesidad de encontrar nuevos caladeros a la flota peninsular. La flota pesquera tradicional, como consecuencia de las dificultades para faenar en el banco de Terranova, para reactivar y reafirmar la presencia hispana en el área, ante el interés mostrado por otras potencias, concretamente, Inglaterra, buscará explotar el rico bando del caladero africano.

Uno de los logros de esta preocupación británica fue la visita, ya mencionada, realizada por el factor inglés George Glas al banco sahariano en 1764, poniendo de manifiesto su enorme riqueza piscícola y a quien debemos, paradójicamente, la primera información crítica, aunque poco acertada, sobre el estado de dicha pesca en nuestras aguas».

A lo largo del siglo XIX el sector pesquero en estas zonas toma un gran auge siguiendo la tónica general de los procesos económicos del momento. Aunque las flotas canarias y especialmente las provenientes del sur peninsular español (Cádiz y Huelva principalmente) mantienen aún un cierto nivel artesanal, se incrementa la explotación de atún. Esta actividad ocupaba a unas 170 familias con 80 grandes barcos a remo, con ayuda de velamen, y tripulados por 800 hombres ya sea para la pesca o para el transporte, con base principal en Arrecife o Puerto de Cabras, según Carlos Bas, en su libro *La pesca en Canarias*, Cabildo de Las Palmas, 1995.

La pesca costera o con incursiones en el banco sahariano disponía en

1851 de un número de barcos próximo a 400. El producto obtenido en aquellos momentos era destinado a salazón de forma muy rudimental, si bien para la segunda mitad del siglo se observa una transformación radical de las estructuras que darán lugar a la industria conservera que se inicia a principios del siglo XX, para no decaer, incluso superó la recesión causada por la Primera Guerra Mundial ya que la demanda del atún en conserva aumentó.

Pero es a fines del siglo XIX, cuando también financieros italianos se interesan por las pesquerías africanas. El doctor Stassano, que estudió con detenimiento la vida y costumbres de los canarios especialmente en torno a sus centros pesqueros, nos da una idea exacta del protagonismo desempeñado por los pescadores de estas islas en la costa africana próxima. Los estudios llevados a cabo son los más profundos hasta aquel momento, dividiendo la costa sahariana en dos zonas: desde Cabo Juby a Río de Oro, y otra desde este punto a Cabo Blanco. Describe la existencia de dos faunas piscícolas y advierte la presencia de langostas. Aconseja la explotación de estos enormes recursos a través de la industria conservera en aceite, para su exportación a Italia donde tendría fácil aceptación.

Por otra parte, el cónsul de Bélgica en Tenerife, Dr. Allart, insiste repetidamente ante los armadores belgas sobre la importancia de la pesca en las costas africanas, e incide en que el banco africano es un campo abierto a las iniciativas privadas ante la caída de los de Terranova. Informa igualmente que en Canarias en 1890 sólo se disponía de 50 a 60 veleros de 35 a 40 toneladas de registro bruto, empleando entre unos 1.000 ó 1.200 hombres. La pesca obtenida de unos 7 millones de kilos, era consumida casi exclusivamente en las islas o exportada a La Habana como salazón principalmente, denotando con ello la deficiente explotación de los ricos caladeros.

La Sociedad de Pesca Canario-Africana era propietaria de dos vapores y tres paquebotes exportando sus productos desde Las Palmas de Gran Canaria a la Península y al extranjero. Por la preparación industrial defectuosa del pescado elaborado, de corta duración en sus posibilidades de consumo.

A comienzos del siglo XX una misión francesa se instala en sus posesiones del Sahara para llevar a cabo el proyecto de pesquerías y elaboración de salazones «in situ». Los trabajos dirigidos por Gruvel sobre la base de informes ya elaborados por el marino francés Rafferel en 1886, se consolidaron en un ambicioso proyecto para lo que no faltó ningún tipo de ayuda de las autoridades francesas. Durante el primer cuarto de este siglo estas pesquerías saharianas funcionaron con cierta normalidad, no exis-

tiendo prácticamente nada más que tres: Cabo Juby, Río de Oro y Güera, esta última la más moderna, aún entendiendo que el concepto de factoría era un conglomerado de todas las infraestructuras pesqueras de varias firmas comerciales, con fábricas, construcciones y otras. En casi todo el primer cuarto del siglo, a partir del arreglo colonial con Francia, han pescado en el banco sahariano los españoles, franceses, moros... otros, y a veces algún buque portugués sin ser habitual.

La factoría de Río de Oro, mucho mejor que la de Cabo Juby, fue siempre española desde la incorporación de aquellos territorios a nuestro país, en la que fueron construidos algunos edificios, fortificaciones, cuarteles y hasta fábricas para la elaboración y salazón del pescado.

La Compañía Transatlántica tenía privilegio de comercio con los habitantes de la zona terrestre de los caladeros y territorios del hoy Marruecos, dedicándose especialmente a la elaboración de pescado, sobre todo, en forma de salazones de bacalao. Tenía un pontón fondeado a la salida de Río de Oro y disponía de algunos barcos de mediano calado dedicados a abastecer las pesquerías. Asimismo abastecía los mercados en el Golfo de Guinea y Senegal en competencia con otras compañías sobre todo francesas. Hasta el año 1925, según apunta Pedro García Cabrera, todo lo allí existente, incluido el muelle, la fábrica de salazón de pescado se debía únicamente a la iniciativa de la Compañía. Después fue perdiendo actividad industrial, y los gobernadores militares fueron tomando la responsabilidad a través de la dirección política en el territorio.

En la Güera se estableció la factoría a mediados del año 1920, que de haber dispuesto de un buen puerto hubiera tenido gran trascendencia para las pesquerías canario-saharianas, cuyo protagonismo principal fue para los franceses establecidos en Port Etienne en la actual Mauritania, donde necesariamente se repostaba la flota pesquera española.

Durante la Primera Guerra Mundial, al quedar afectados los caladeros del norte de Europa para las faenas habituales de pesca, el banco pesquero sahariano fue invadido por gran número de pesqueros de diversas procedencias, que pretendían abastecer la demanda de producto en los países beligerantes, como se ha dicho anteriormente. La cantidad total de capturas en el banco pesquero se duplicó constituyendo un óptimo desarrollo transformado en unos buenos ingresos para las compañías existentes en Canarias.

Aquel pudo ser un buen momento para perfeccionar las infraestructuras de nuestras flotas pesqueras, y equipararse a los competidores más adelantados.

No se hizo así y cuando finalizada la contienda el caladero perdió com-

petitividad, por retirada de los países a sus caladeros habituales, las fábricas isleñas sufrieron un duro golpe ante la incapacidad para competir en los mercados con productos mejor elaborados. Se redujo el comercio a países del centro de África, menos exigentes en cuanto a la compra de nuestros pescados en salpresos.

Pero es que este fenómeno se repitió en la Segunda Guerra Mundial, cuando el banco pesquero sahariano volvió a ser campo de explotación y abastecimiento por las flotas para aquellos países que por los azares bélicos no disponían de sus caladeros habituales. Los franceses aumentaron sus capturas al igual que portugueses con parte de sus flotas. Las compañías bacaladeras del norte de España, desde los inicios de la Guerra Civil española, irrumpieron igualmente en aguas no frecuentadas por ellos en estos momentos, logrando abastecer pescado salpreso en la España de la guerra, en sustitución del bacalao tradicional y sardinas en aceite, cuya producción disminuyó.

La pesca de arrastre y de altura había incrementado su posición. Los franceses, italianos y españoles arrastraban desde Gibraltar hasta el Senegal, en fondos de 300 a 400 metros. En los últimos años entran en juego los japoneses, rusos y otros, convirtiendo el banco pesquero del África occidental en una verdadera «babel», que con flotas modernísimas y con buques factorías de gran tonelaje, esquilman el caladero más próximo a estas islas y que los canarios han usado como propio desde tiempos inmemoriales. A mediados de la década de los noventa, el control lo mantenía el reino alauíta, a pesar de la intervención de la Unión Europea en algunos aspectos que aún nos favorecen, pero a cambio de cesión en otras parcelas económicas que afectan a España y especialmente en perjuicio de estas Islas Canarias.

Cuarenta y cinco años antes no se sospechaba el desenlace tan poco ajustado a normas internacionales en cualquier tiempo histórico que ha tenido lugar hasta hoy mismo (mayo de 2004), cuando el denominado «Caudillo de España», ganador de una contienda social entre españoles, visitaba aquellos enclaves.

Aquella apresurada visita oficial, de carácter colonial, que el general Franco efectuó a estas Islas Canarias a fines de 1950, siendo a la sazón Jefe del Estado, es causa y pretexto para exponer, a través de sus propios discursos y comentarios, las vicisitudes por las que pasaban nuestras islas, prácticamente desde siempre y que confirman lo dicho. No obstante, tomaremos la referencia alusiva a la que fue gran vinculación con nuestras vecinas costas africanas, de las que a pesar de hallarse separadas por el brazo de mar de unos cien kilómetros, es, precisamente, ese mar con su

producción pesquera, la que a su vez las une a las demás islas hermanas¹³. Por descontado, también, a nuestros vecinos los saharauis.

Las relaciones socioeconómicas y políticas entre aquellas colonias, que se llamaron África Occidental Española, Sahara y Sidi Ifni, con nuestras islas, y en torno a la llegada de Franco, entre los días 20 y 29 de octubre de aquel año, eran lo suficientemente sólidas para no precisar de explicación alguna. Auténticos lazos de amistad y hermanamiento que se pierden en lo remoto de los tiempos. El general Franco así lo confirma en Villa Cisneros cuando dice: «Esto no es para nosotros un territorio no muy excesivamente productivo –en aquellos momentos–, sino la espalda de las Islas Canarias sin la que aquellas islas no podrían vivir. El banco pesquero de estas costas es un «banco canario-sahariano», (cuando hoy ya no podemos acceder ni pagando). Menos mal que Franco se equivocó en sus presagios respecto a otra actividad entonces desconocida y principal base de nuestra economía: el turismo.

El periódico *Falange* de Las Palmas publicaba el domingo día 22 de octubre, con gran alarde de titulares, la llegada del Caudillo de España a Canarias procedente de Villa Cisneros, la capital del antiguo Sahara español, donde había permanecido unos días visitando los enclaves más importantes de lo que por aquellas fechas eran «posesiones españolas en África». Se editaban parte de los discursos pronunciados por el Jefe del Estado ante gran auditorio, de los que extraemos: «Hemos recorrido en estos días, de norte a sur, nuestras posesiones africanas, de injusto reparto en los acuerdos internacionales, en esta costilla del noroeste africano, de las que al partirlas por un lado nos dieron el hueso y por otro el pellejo –grandes aplausos–». Y añade «que nadie puede negar que el pueblo español es un pueblo colonizador. Podemos asegurar que es un pueblo que hace milagros... Aquí se enfrenta a los problemas de Sahara y Sidi Ifni, dándoles solución. Villa Cisneros, no es un pueblo, es una villa creada por el esfuerzo de españoles –y de canarios–. Es la retaguardia del Archipiélago Canario, necesario para su misma subsistencia y seguridad».

Se pierde en los muchos años de historia la época en que los pescadores canarios venían aquí a comerciar y a vender sus productos a los naturales del país; el banco de pesca de estas costas es también canario, cuyo de-

¹³ Leal Cruz, Miguel, Revista militar *Hespérides*, 137, marzo 1999, p. 120 y ss. Capitanía General. Santa Cruz de Tenerife, «(...) Estas actividades repercutían en el acercamiento y vinculación de los pescadores canarios, y ocupados en otras actividades, con gentes del país sahariano, no sólo del litoral, sino del interior del mismo, estableciéndose una fraternal amistad, desde el inicio de los tiempos, que perdura hasta hoy en día».

recho de posesión fue reconocido a España a través de los tiempos, y porque en el año de 1867 los sultanes marroquíes reconocieron a España el derecho a poseer territorios a la espalda de Canarias en tierras africanas.

Pero es la pesca el eje central de este discurso y que más vinculación tuvo con nuestras islas, en especial Lanzarote y Fuerteventura, y que dinamizó ambas economías en constantes intercambios en productos y capitales, sin menoscabar la explotación de los fosfatos y su incidencia como generadora de empleo por la constante demanda de las empresas filiales del que fuera llamado Instituto Nacional de Industria (INI), para muchos canarios allí afincados. Pero, garantizar los intereses de nuestros pescadores en las costas del Sahara occidental, que fuera español, había sido el móvil esgrimido por las autoridades coloniales desde muy antiguo para su efectiva ocupación.

Tales expectativas también fueron una constante de la política española con objeto de crear fórmulas que permitieran la normal subsistencia de parte de la población autóctona que ocupaba aquellos territorios, puesto que, como queda dicho, las costas situadas entre los cabos Bojador y Blanco eran lugares de faena para un total de unos treinta buques pesqueros con tripulación global aproximada de mil hombres, que incidía en la economía insular de forma notabilísima puesto que daba trabajo a un montante de casi diez mil empleos, cifra muy respetable para la época, proporcionando, a su vez, ingresos anuales superiores a los tres millones de pesetas del momento¹⁴.

Los canarios comenzaron a disponer de sus propias bases de operaciones y suministros en los puertos de las islas mayores y, sobre todo, en los de Cabras y Arrecife por su proximidad geográfica a las zonas de faenas y capturas, especialmente para «salazón y estibaje» así como reparación de las naves. Igualmente eran usados, obviamente, como refugio durante las marejadas o temporales muy frecuentes en determinadas fechas, al tiempo que aprovisionaban como lugares alternativos al de Villa Cisneros o el Aaiún, puertos neurálgicos en la costa africana con permanente auge en aquellos momentos.

3. A MODO DE EPÍLOGO

La pesca en general y en torno a dicho caladero sahariano, como industria canaria relevante, ha quedado finalmente amenazada de muerte to-

¹⁴ Morillas, Javier, *Sahara occidental, desarrollo y subdesarrollo*, pp. 108 y 292.

tal, toda vez que a raíz del cese de la administración española, los estados africanos ribereños en cuyas aguas han faenado desde siempre los pescadores canarios, con derechos históricos como queda dicho, decidieron ampliar sus aguas territoriales haciendo uso del derecho marítimo internacional en vigor desde aquellos momentos. La flota pesquera con base principal en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria ha quedado paralizada con grave perjuicio para intereses económicos, que sufren los patronos, marineros e inversionistas, quedando afectada la propia economía canaria, a pesar de las ayudas posteriores de la CEE (Comunidad Económica Europea), hoy la Unión Europea.

El mayor punto de fricción se registra precisamente en las aguas del banco pesquero ahora en poder marroquí. Los pescadores de Lanzarote y Fuerteventura, entre los más perjudicados, han de hacer uso, en estos momentos, de gran imaginación. Han de explotar más convenientemente su propio litoral insular y mar territorial español, en especial para la ya tradicional captura de túnidos por su gran valor económico y alimenticio, sin que por ello se abandone la posibilidad de pescar en el banco sahariano tradicional (costas de la República Saharaui, preferentemente) por acuerdos a medio plazo.

Sin embargo, se ha de reconocer que los barcos pesqueros de construcción canaria tienen apenas siete metros de eslora, muchos sin cubierta y con motor insuficiente. No suelen llevar carnada viva y sólo pueden cargar una tonelada de atún, salvo que usen barcasas de remolque complementario. En Lanzarote y Fuerteventura se continúa utilizando, para lugares próximos a la costa, barcos de remo que son inservibles para capturas de profundidad superior a cincuenta metros. Los que disponen de cubierta tienen de 12 a 16 metros de eslora con pequeño puente y cubierta, los más abundantes. Pueden faenar entre islas siguiendo los «cardúmenes de peces». Pero, para estos momentos, junio de 2004, la mayoría de esta flota netamente canaria, al igual que la que frecuentaba el banco pesquero sahariano, se hallan en pleno desguace hasta que una nueva política de acuerdo pesquero, con Marruecos preferentemente, rentabilice de nuevo la actividad en los caladeros tradicionales.

Lugares de pesca que abastecían una destacable industria conservera netamente canaria (en Lanzarote sobre todo) que jamás hubiésemos perdido si la ambiciosa política marroquí no se apropia indebidamente de los referidos caladeros de posesión canaria de tiempo inmemorial en dicho litoral africano.

Es por todo ello incomprensible para muchos canarios, hoy, casi 30 años después, el abandono del territorio por parte de la Administración española sin contraprestación pactual a cambio que reportase algún beneficio para estas islas. Máxime siendo, como se ha dicho reiteradamente, la

garantía de la retaguardia fáctica y económica de Canarias, «sin las que las islas no podrían vivir» según palabras del propio Franco. Valorando, además, que las mejores factorías del mundo se hallaban en el Sahara, a decir del conocedor Pérez del Toro, las que se han conservado según sus propias palabras «gracias a los hijos de las leales Islas Canarias».

Esta presencia y ocupación, constante en el tiempo, la confirma el colaborador periodístico Alonso-Lamberti en el *Diario de Las Palmas*, días 10 y 17 de abril de 1995, cuando dice: «España tiene necesidad de pescar en las costas que por derecho histórico le han pertenecido y ha usado en lo que hoy es Marruecos, pero que a su vez usa el territorio español para «pasar» sus productos pesqueros a Europa. La UE ayuda a este país en copiosos recursos. España ayudó a construir el puerto de Agadir, en grave perjuicio de los canarios. Se pregunta el articulista, si España llegó a cobrar, o no. Pero es más, el único título que tiene Marruecos sobre el territorio ex-español es, según el mismo, el de invasor, masacrador (sic) y contrario a la Historia, la verdad y la ética, confirmados en la resolución favorable del Tribunal de La Haya, a lo que el Rey alauíta hizo burla, enviando la Marcha Verde».

¡Cuidado, y que la administración española no tenga pronto otra más sobre Perejil, para seguir con Alborán, Vélez de La Gomera, Ceuta o Melilla! ¿Canarias? El Gobierno socialista que ha salido de las urnas en marzo de 2004, se enfrenta a este problema como principal preocupación de su política exterior.

Pero también el sector nos atañe porque la crisis socioeconómica a que dio lugar la ruptura de las negociaciones pesqueras entre la Unión Europea y Marruecos ha incidido notablemente en la industria nacional y singularmente en estas dos islas orientales. Según leemos en el *Diario de Avisos* tinerfeño¹⁵, en artículo que firma T. Flores: «Alrededor de 350 personas, entre pescadores y armadores, que faenaban en buques artesanales, cuando en noviembre de 1999 expiraba el último y prorrogado acuerdo pesquero con Marruecos, se quedarán sin trabajo y en situación financiera muy crítica, según denunció ante el mismo rotativo la Asociación de Armadores de Barcos de Pesca. Canarias contaba con una flota artesanal de 80 unidades y 77 de arrastre para pesca de cefalópodos, pudiendo ser aprovechados en caladeros de terceros países una pequeña parte de esta última.

La gran interrogante es ¿cómo se ha podido llegar a esta lamentable situación de indignidad económica en unos caladeros de uso, posesión y disfrute tradicional para la industria de estas islas, cuando el rey alauíta firma

¹⁵ Periódico *Diario de Avisos* de fecha 10 de agosto de 2001.

acuerdos pesqueros con países geográficamente lejanos al referido banco sahariano?

Roque Calero Pérez en un artículo publicado en *La Gaceta de Canarias*¹⁶, nos dice refiriéndose a nuestro vecino: «Si Marruecos lo hace bien, muy bien, quizás dentro de algunos años la población marroquí llegue a alcanzar unos niveles similares a los que goza Canarias hoy. También es verdad que si este país africano presiona demasiado sobre los recursos tradicionales de Canarias, agrícolas, pesqueros o turísticos, la equiparación estructural se va a conseguir, no por la asunción y auge económico marroquí, sino por el hundimiento de la economía general de Canarias», aunque añade el articulista que «no cree que eso interese tampoco al reino de Marruecos».

Lo que sí ha de quedar claro para lo irrefutable de la historia es lo siguiente: es conocido que la implantación marroquí al sur del Anti-Atlas, ocupado desde siempre por zenatas, beréberes, en plena relación con estas islas, tuvo sólo lugar parcialmente a raíz del año 1934, y con la ayuda de fuerzas españolas y francesas. Al sur del río Sus, sólo estaba habitado por tribus feroces y salvajes, por tanto, sin ocupación efectiva, y sí es seguro que muy frecuentado por pescadores canarios o andaluces. La copiosa documentación presentada por España ante el Tribunal de La Haya así lo corrobora. Es, por tanto, injusta y poco ajustada a derecho internacional la actitud mostrada por Marruecos respecto al banco pesquero y su explotación por canarios en estos momentos. Pero, ¿fue otro error acumulado, más, de la diplomacia llevada a cabo por la Administración española para estas islas y con África? ¿Por qué no se exigió garantía de pesca para estas islas, por un tiempo determinado, antes de efectuar la entrega del Sahara para la supuesta administración marroquí en 1975? Un compromiso, y permítase la comparación, como el que fue firmado entre los gobiernos de Inglaterra y China para la administración de Hong Kong, el del Canal de Panamá con Estados Unidos, satisfactoriamente resuelto, o la base de Guantánamo en Cuba.

Hablar de Gibraltar sería recordar otro lamentable hecho de injusticia histórica y difícilmente resoluble políticamente, hoy, como tampoco parece que lo sea el problema saharauí en que la administración marroquí no acepta ni siquiera el Plan Baker para integrar una autonomía moderada y que es avalado por las Naciones Unidas.

¹⁶ *La Gaceta de Canaria* de fecha 7 de junio de 2001.