

## Canarias y el Mar

Manuel Lobo Cabrera

El mar para las Islas Canarias ha sido un elemento vital. En palabras de un ilustrado del siglo XVIII, el marqués de Villanueva del Prado, el mar era para Canarias como los canales para Flandes. Pero sin embargo ese mar, sin el cual los isleños no han sabido vivir, ha jugado su importancia en dos direcciones, por un lado ha aislado no de manera física, pero si mental, y por otro ha abierto expectativas a otros mundos, a otros océanos y ha posibilitado la comunicación económica, social y cultural.

Esa vocación marinera de las islas ha estado inmersa incluso en la tradición cartográfica y en las técnicas de navegación, pues ellas han sido a lo largo de la historia la tierra más determinante para el desarrollo de los conocimientos geográficos, pues significaron durante siglos el confín de la tierra y luego el paso obligado para las distintas navegaciones. Canarias comenzó a estar presente en la cartografía a partir de 1339, aunque su imagen acabará por ajustarse a la realidad mucho más tarde de lo que cabría pensar, manteniéndose durante siglos algunos errores, aunque la realidad poco a poco le fue ganando la batalla a la leyenda<sup>1</sup>. Las técnicas propias de la navegación se fueron copiando de los modelos europeos pero adaptándolas a las necesidades de las islas, así hubo incluso intentos de experimentos con ins-

trumentos ideados y fabricados en Canarias para conseguir un mayor avance en la ciencia náutica, esto no es extraño pues el propio medio y los continuos contactos mantenidos con el exterior orientaba y arrastraba hacia el tema. Desde el punto de vista teórico destaca la obra de Tomé Cano, piloto de la carrera de Indias a quien se debe su *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos*<sup>2</sup>. A nivel práctico las primicias se deben a un vecino de Gran Canaria, Juan Alonso; éste fabricó un instrumento para la navegación, con el que decía se tomaba la altura del sol a cualquier hora del día; del descubrimiento se dio cuenta a Felipe II, quien solicitó que se le remitiera el artefacto, para su verificación en el mar y en tierra<sup>3</sup>.

A lo largo de la historia la situación geográfica del archipiélago, en medio del Atlántico, ha condicionado la vida de los canarios en todas las dimensiones, en especial desde el punto de vista de la identidad de un pueblo. En efecto, por el hecho de vivir en islas, los isleños han visto condicionada su manera de ser, de vivir aislados y de ser islas dentro de islas, de tal manera que cada una de las ínsulas se convertía en frontera con respecto a las otras. Esa visión ha estado siempre presente en la mente de los canarios, y así se expresa uno de ellos, emigrante, en una de sus cartas, cuando dice:

«Pues que en esta isla los hombres siempre

fuimos mar, irse era condición de flujo y reflujo, apremio de la marea de la vida».

Durante la etapa prehistórica cada isla, a pesar de tener un substrato de población común, se organizó de manera cerrada dentro del propio territorio insular, creando y estructurando sus modelos económicos y sus sistemas sociales y políticos, de tal modo que la imposibilidad de comunicación entre ellas generó que cada una se convirtiera en un mundo isla cerrado. En efecto el mar condicionó a aquellos primeros habitantes como ha seguido condicionado al resto de los pobladores de Canarias. Así, los primeros pobladores que tuvieron las islas, con un mismo origen, se aislaron unos de otros y el medio pesó sobre ellos de manera diferente. En cada solar insular estos hombres tuvieron que adaptarse a lo que la naturaleza les ofrecía y de acuerdo con ella crearon estadios distintos, que les condicionó en su **modus vivendis**, así mientras unos fueron capaces de desarrollar avances tecnológicos y sistemas económicos más sofisticados otros se mantuvieron en procesos más arcaicos<sup>4</sup>, pero todos tuvieron en común el aislamiento, a pesar de que desde cada una de las islas se divisaba, tanto ayer como hoy, la más próxima e incluso otras más alejadas. La visión que se tiene hoy desde cualquier isla sigue siendo un enigma para comprender como estando tan cerca estaban

tan lejos, al impedirle el mar y sus medios tecnológicos comunicarse entre sí. Esta cuestión sigue pesando todavía hoy sobre el isleño, lo mismo que su profundo ensimismamiento y su encuentro consigo mismo y con su isla.

Estas condiciones han hecho del insular un ser celoso con su territorio-isla que se ha mantenido hasta los momentos presentes, de tal modo que cuando cada una de esas unidades destaca y sobresale sobre el resto en los planos económico, político e institucional, su vecina más inmediata se pone en guardia; esta idea, aunque está latente en todas las islas ha sido más antagónica entre Gran Canaria y Tenerife, y el resto se ha mantenido expectante o ha basculado su apoyo en uno u otro sentido, casi a manera de satélites como bien lo definió en el siglo XIX Olivia Stone<sup>5</sup>.

A lo largo del tiempo las islas han conocido un devenir socio-político particular que se ha debatido entre el insularismo y el regionalismo, desde el momento en que nos encontramos ante un archipiélago formado por islas, que a su vez conforma una región, separada en siete unidades por el océano, pero claramente definida desde el punto de vista geográfico, de donde radica nuestro dilema, isla-región<sup>6</sup>. Quizá la dialéctica mantenida entre ambos conceptos y ambas formas de poder venga marcada por nuestro medio físico y nuestra conciencia polí-



Mapa de Canarias de Willem Blaeu, del Libro «Gran Atlas» de Johanne Blaeu.

tica de un particularismo económico. El medio físico impuesto por la naturaleza ha hecho que nuestra unidad esté condicionada por el mar, que si bien es cierto que nos ha permitido conectar con otras tierras alejadas a las cuales hemos exportado nuestros productos y nuestros hombres, por otra parte nos ha dispuesto a realizar vivencias con nuestros vecinos insulares, que en ocasiones ha marcado una separación, creando tensiones y conflictos que han condicionado nuestra manera ser.

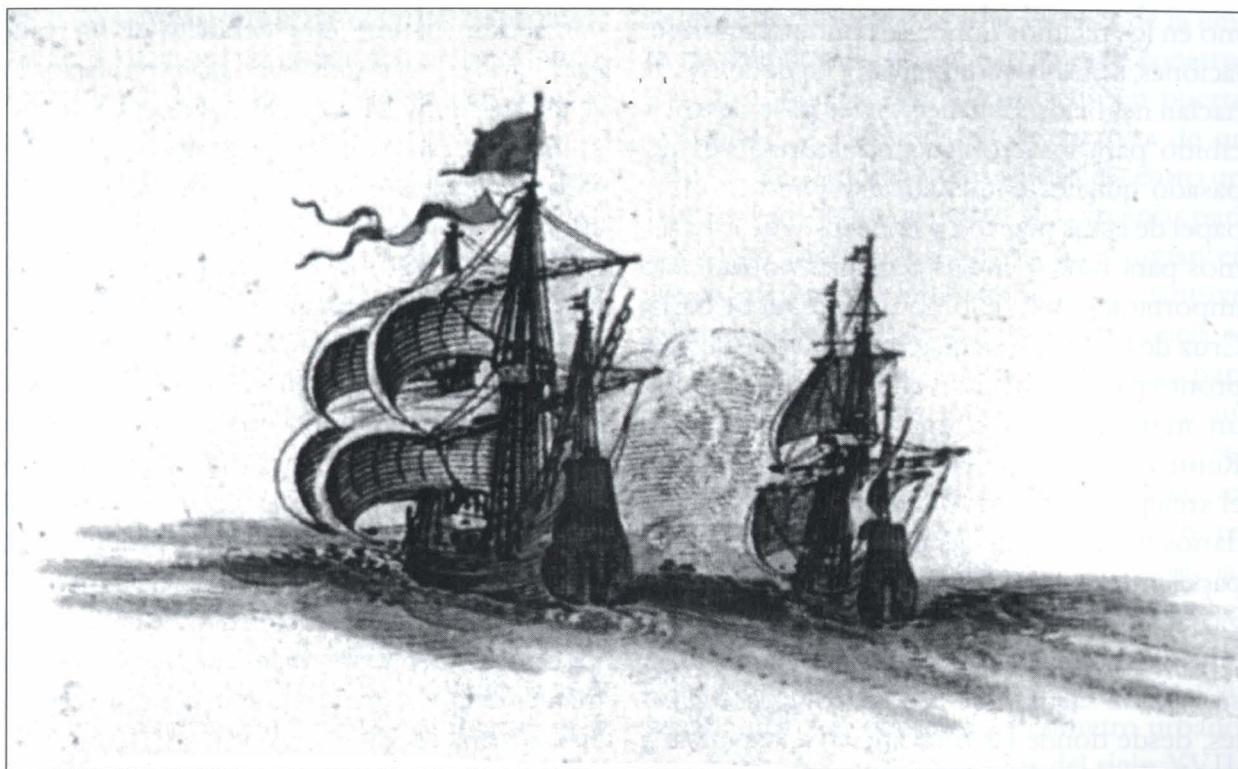
Esa misma posición de territorio fronterizo entre ellas se refuerza por el hecho de ser también frontera, desde los primeros momentos que los europeos se asientan en la tierra. Las islas conquistadas en los primeros años del siglo XV fueron frontera frente aquellas otras que quedaban por reducir a la corona castellana, y luego se convirtieron en frontera con respecto al continente africano. Este aspecto fue previsto desde el primer momento por las dos coronas que se disputaban el territorio, pues Canarias venía a ser como una puerta o base de operaciones en relación a África en lo que significaba su conquista y explotación. Don Enrique el «Navegante» se dio cuenta de la situación de Canarias en lo que era su proyecto, y de ahí su interés por hacerse con una o con todas las islas<sup>7</sup>, y del mismo modo los castellanos por razones semejantes hicieron prevalecer su derecho<sup>8</sup>.

En los tiempos históricos, cercanos a la conquista del archipiélago, las islas se convirtieron en el punto destacado desde donde hacer la guerra contra el infiel, tan preconizada por los Reyes Católicos. A través del mar, expediciones financiadas por particulares y por la Corona llegaban a las costas cercanas y en un acto de desembarco repentino en la costa hacían razias sobre las poblaciones residentes allí. En respuesta a esas agresiones, también el mar fue el punto de enlace por el cual corsarios berberiscos y argelinos atacaban y asolaban las islas, en especial las de Lanzarote y Fuerteventura, que en diferentes ocasiones conocieron el azo-

te de estas huestes en su tierra y en sus habitantes, muchos de los cuales fueron cautivados<sup>9</sup>.

Fue también ese mar cercano el que sirvió de base para la creación de un sector productivo que ocupó a los canarios a lo largo de cinco siglos, hasta que Marruecos amplió sus aguas jurisdiccionales. En efecto, la actividad pesquera en el banco canario-sahariano se desarrolló desde fines del siglo XV, con la creación de una flota canaria que operaba en aquellas aguas con el objeto de abastecer a la población y a las flotas que con destino a Indias pasaban por Canarias. Los viajes a la pesquería se convirtieron en un espectáculo continuo, y las familias se resignaban a perder al cabeza de familia o alguno de sus miembros durante meses, en los cuales operaban en las aguas africanas pescando y salando el pescado que luego se convertía en un alimento insustituible, rico en proteínas.

A este aspecto que ha marcado tanto el mar se une también la situación geoestratégica del archipiélago, al convertirse casi en escala obligada en la ruta hacia las Indias y hacia el continente africano, y base de operaciones para el tráfico de esclavos que se realiza desde ellas. Su ubicación convirtió a Canarias en un lugar de reposo y avituallamiento en los recorridos transoceánicos, de tal manera que este continuo trasiego de naves por el archipiélago despertó por un lado la vocación americana de los isleños y de otro la apertura de una corriente emigratoria mantenida durante más de cinco siglos. Desde el viaje del Descubrimiento Canarias pasó a ser la última tierra hispana que tocaban las naves de las flotas antes de su partida para América<sup>10</sup>. Y, a partir de ahí, el amor unió las islas al continente americano. Pero esa misma situación estratégica, que favoreció la actividad del archipiélago, condicionó a los isleños para estar en permanente alerta, ya que las islas fueron apetecidas durante siglos por otras naciones europeas, sufriendo a consecuencia de ello y de la política internacional hispana, continuas incursiones y asaltos de corso y piratería, que en alguna ocasión intentaron hacerse con algu-



Barco del Siglo XVII del libro «Gran Atlas» de Johannes Blaeu.

na de las Canarias, como sucedió con los ataques de Drake, Van der Doetz o Nelson<sup>11</sup>.

Del mismo modo, el mar permitió el inicio de un comercio triangular basado en la esclavitud. Los vinos canarios eran intercambiados en el continente africano por seres humanos y desde allí eran exportados a las tierras americanas, donde se vendían y a cambio se obtenían metales preciosos y artículos coloniales. A estos aspectos comerciales habría que añadir el contrabando, practicado a gran escala desde los puertos insulares, que posibilitaba la llegada de capitales y de oro y plata en barras, que dieron como resultado un crecimiento demográfico singular y una balanza comercial satisfactoria que atraía a mercaderes y comerciantes extranjeros.

Para poder cumplir estos primeros cometidos hay que decir que las islas contaban con una situación favorable en cuanto a puertos se refiere. Puertos, abrigos o surgideros, existentes en todas las islas, que permitían por un lado una mejor comunicación interna, para evitar la

difícil orografía, a través de una navegación de cabotaje que iba haciendo escalas a lo largo de cada una de las islas; unas comunicaciones interinsulares favorables, que permitían complementar las economías insulares y crear un mercado regional, y especialmente una navegación a larga distancia que favorecía conectarse con el exterior. Cada una de las islas contaba con pequeñas bahías o entradas del mar en tierra, que se repartían por toda su geografía, y que se convirtieron en puntos de apoyo necesarios para la navegación, al servir de base en las operaciones de embarque y desembarque de los hombres y de las mercancías que entraban y salían de las islas. Pero estos lugares, ubicados los más importantes cerca de los centros de poder, tuvieron una importancia mucho mayor que el servir solo de apoyo en los viajes a larga distancia. Eran lugares donde se habilitaron astilleros para la construcción y reparación de las embarcaciones, que permitieron la creación de un sector industrial gracias a la madera de los bosques isleños, para convertirse asimis-

mo en los recintos donde se contrataban tripulaciones, se hacían compañías y en definitiva se hacían negocios. Este hecho nos pasó desapercibido para los cronistas e historiadores del pasado quienes comentaron y ponderaron el papel de estos puertos, y la elección de los mismos para fundar en sus cercanías poblaciones importantes. Solo en uno de ellos, el de Santa Cruz de La Palma, se hicieron obras desde muy pronto para construir lo que conocemos como un muelle, el único que según palabras de Rumeu de Armas, merecía el nombre de tal en el archipiélago<sup>12</sup>. Los puertos llamados secundarios y alejados de las ciudades cumplían un papel importante. Primero se convertían en lugar de comunicación entre la ciudad principal y las zonas más alejadas, y en segundo lugar servían de salida a las producciones comarcales, desde donde las mercancías se cargaban a bordo de pequeños navíos que luego eran transbordadas a otros de mayor tonelaje. Los puertos que estaban inmediatos a las ciudades se

convierten en almacén y depósito de mercancías, lugar de refrescos donde las tripulaciones se abastecían, y en especial en lugar de defensa, pues en cada uno de los principales se ubicaron baluartes o torres defensivas para dar cobijo a los navíos y repeler a los enemigos rivales de la corona hispana, así como culto religioso. La importancia de estos puertos queda recogida en las ordenanzas y en las sesiones del Cabildo, donde se preocupan por su vigilancia con el nombramiento de guardas. Esta situación portuaria se mantuvo así, fondeando los barcos en las cercanías de la costa y realizando las operaciones de carga y descarga a través de los bateles o navíos de servicio, hasta el siglo XVIII en que se construyen en las islas los principales puertos atlánticos, que continúan manteniendo el papel de escala en los viajes transoceánicos.

Los puertos principales eran aquellos ubicados en las cercanías de La Laguna, Las Palmas y Santa Cruz de La Palma. El primero de ellos



La Emigración (Fundación de Montevideo, según el pintor uruguayo Eduardo).

es el de Santa Cruz de Tenerife, un puerto obra de la naturaleza, por donde desembarcaron los conquistadores, y que se convirtió en la salida natural de la capital de la isla. Sin embargo no era el único en importancia de Tenerife, pues competía con el de Garachico y el de Puerto de la Cruz, de tal manera que declarar a uno u otro como el principal de la isla ocasionó conflictos entre los miembros del consistorio, llegándose a una situación salomónica, de manera que el de Santa Cruz quedó para los navíos que salían en invierno y el de Garachico para los de verano. Pero el Cabildo, por las cercanías de Santa Cruz a La Laguna, se convirtió en su gran aliado y en su gran valedor. Esta situación se mantuvo así hasta el siglo XVIII en que se inutiliza el de Garachico por el volcán de 1706. A partir de ese momento se abre una pugna entre Santa Cruz y el Puerto de la Cruz, al convertirse éste en el primer mercado del vino canario, con un movimiento sensiblemente mayor a aquel. Sin embargo, a pesar de esto, es en el siglo XVIII cuando se van a emprender obras de importancia en Santa Cruz con los proyectos de obras del muelle, y el inicio de las mismas ya con cierta continuidad, pues en siglos anteriores se habían realizando algunas, pero sin permanencia. Es ahora cuando se puede decir que Santa Cruz tiene por fin un muelle de verdad, digno de la importancia de su tráfico, ya que este puerto era considerado en el siglo XVIII como el centro comercial de todo el archipiélago y dominaba el comercio de todas las islas. A partir de ahí y hasta el siglo XX las obras del mismo y las remodelaciones no han parado, hasta convertirlo en uno de los principales puertos del Atlántico<sup>13</sup>.

El puerto de las Isletas, luego llamado de la Luz y de Las Palmas, estaba ubicado a cierta distancia de la ciudad de Las Palmas. Situado en las cercanías de los arenales tenía una situación privilegiada para dar abrigo a los navíos que se acercaban a Gran Canaria. Su buena disposición quedó de manifiesto desde el mismo momento de la conquista, al ser el lugar elegi-

do para desembarcar por las huestes de la empresa militar. Allí, posteriormente, se construyó una fortaleza, que lo convirtió en puerto principal. De ahí se deriva la apertura de un camino real para comunicarlo con el centro urbano, y la iniciativa de poblar sus cercanías para dar mejor servicio a las naves que surgían en sus alrededores<sup>14</sup>. Esta situación se mantuvo así en los primeros siglos, pero la distancia se iba cada vez convirtiendo en un obstáculo para su desarrollo. Por ello, en el siglo XVIII la ciudad de Las Palmas, como centro marítimo, procuró equiparse con la necesaria infraestructura portuaria que más le convenía para sus fines. Es a partir de 1785 cuando, por primera vez las fuerzas vivas de la ciudad trataron de obtener la construcción de un muelle que mejorase las condiciones naturales de su fondeadero más usual, integrado dentro del perímetro urbano. En efecto, en los últimos años del siglo XVIII y primeros del XIX, en la parte litoral cercana a la ciudad, en el espacio comprendido entre la desembocadura del barranco Guiniguada y la playa de San Telmo, en el barrio de Triana, se inician las obras del muelle de Las Palmas<sup>15</sup>. Sin embargo este puerto no va a tener futuro, y en 1862 se propone un proyecto para iniciar las obras de un nuevo muelle de abrigo y desembarque en el Puerto de la Luz, con lo cual se volvía a la primitiva ubicación. Este puerto jugará una trascendencia sin parangón en el desarrollo que adquiere Las Palmas, a partir de aquel momento.

El de Santa Cruz de La Palma, igualmente puerto realengo, será desde los primeros momentos el principal de aquella isla, y motivo de la ubicación de la ciudad a su vera. El mismo fue iniciado por el ingeniero Leonardo Torriani en 1584, y allí se ha mantenido a lo largo de los siglos<sup>16</sup>.

En las islas de señoríos, salvo el de San Sebastián de La Gomera, el mejor puerto de abrigo de las islas, el resto de los puertos se encontraban lejos de los centros de poder, por lo cual no tuvieron la importancia de los

mo en los recintos donde se contrataban tripulaciones, se hacían compañías y en definitiva se hacían negocios. Este hecho nos pasó desapercibido para los cronistas e historiadores del pasado quienes comentaron y ponderaron el papel de estos puertos, y la elección de los mismos para fundar en sus cercanías poblaciones importantes. Solo en uno de ellos, el de Santa Cruz de La Palma, se hicieron obras desde muy pronto para construir lo que conocemos como un muelle, el único que según palabras de Rumeu de Armas, merecía el nombre de tal en el archipiélago<sup>12</sup>. Los puertos llamados secundarios y alejados de las ciudades cumplían un papel importante. Primero se convertían en lugar de comunicación entre la ciudad principal y las zonas más alejadas, y en segundo lugar servían de salida a las producciones comarcales, desde donde las mercancías se cargaban a bordo de pequeños navíos que luego eran transbordadas a otros de mayor tonelaje. Los puertos que estaban inmediatos a las ciudades se

convierten en almacén y depósito de mercancías, lugar de refrescos donde las tripulaciones se abastecían, y en especial en lugar de defensa, pues en cada uno de los principales se ubicaron baluartes o torres defensivas para dar cobijo a los navíos y repeler a los enemigos rivales de la corona hispana, así como culto religioso. La importancia de estos puertos queda recogida en las ordenanzas y en las sesiones del Cabildo, donde se preocupan por su vigilancia con el nombramiento de guardas. Esta situación portuaria se mantuvo así, fondeando los barcos en las cercanías de la costa y realizando las operaciones de carga y descarga a través de los bateles o navíos de servicio, hasta el siglo XVIII en que se construyen en las islas los principales puertos atlánticos, que continúan manteniendo el papel de escala en los viajes transoceánicos.

Los puertos principales eran aquellos ubicados en las cercanías de La Laguna, Las Palmas y Santa Cruz de La Palma. El primero de ellos



La Emigración (Fundación de Montevideo, según el pintor uruguayo Eduardo).

es el de Santa Cruz de Tenerife, un puerto obra de la naturaleza, por donde desembarcaron los conquistadores, y que se convirtió en la salida natural de la capital de la isla. Sin embargo no era el único en importancia de Tenerife, pues competía con el de Garachico y el de Puerto de la Cruz, de tal manera que declarar a uno u otro como el principal de la isla ocasionó conflictos entre los miembros del consistorio, llegándose a una situación salomónica, de manera que el de Santa Cruz quedó para los navíos que salían en invierno y el de Garachico para los de verano. Pero el Cabildo, por las cercanías de Santa Cruz a La Laguna, se convirtió en su gran aliado y en su gran valedor. Esta situación se mantuvo así hasta el siglo XVIII en que se inutiliza el de Garachico por el volcán de 1706. A partir de ese momento se abre una pugna entre Santa Cruz y el Puerto de la Cruz, al convertirse éste en el primer mercado del vino canario, con un movimiento sensiblemente mayor a aquel. Sin embargo, a pesar de esto, es en el siglo XVIII cuando se van a emprender obras de importancia en Santa Cruz con los proyectos de obras del muelle, y el inicio de las mismas ya con cierta continuidad, pues en siglos anteriores se habían realizando algunas, pero sin permanencia. Es ahora cuando se puede decir que Santa Cruz tiene por fin un muelle de verdad, digno de la importancia de su tráfico, ya que este puerto era considerado en el siglo XVIII como el centro comercial de todo el archipiélago y dominaba el comercio de todas las islas. A partir de ahí y hasta el siglo XX las obras del mismo y las remodelaciones no han parado, hasta convertirlo en uno de los principales puertos del Atlántico<sup>13</sup>.

El puerto de las Isletas, luego llamado de la Luz y de Las Palmas, estaba ubicado a cierta distancia de la ciudad de Las Palmas. Situado en las cercanías de los arenales tenía una situación privilegiada para dar abrigo a los navíos que se acercaban a Gran Canaria. Su buena disposición quedó de manifiesto desde el mismo momento de la conquista, al ser el lugar elegi-

do para desembarcar por las huestes de la empresa militar. Allí, posteriormente, se construyó una fortaleza, que lo convirtió en puerto principal. De ahí se deriva la apertura de un camino real para comunicarlo con el centro urbano, y la iniciativa de poblar sus cercanías para dar mejor servicio a las naves que surgían en sus alrededores<sup>14</sup>. Esta situación se mantuvo así en los primeros siglos, pero la distancia se iba cada vez convirtiendo en un obstáculo para su desarrollo. Por ello, en el siglo XVIII la ciudad de Las Palmas, como centro marítimo, procuró equiparse con la necesaria infraestructura portuaria que más le convenía para sus fines. Es a partir de 1785 cuando, por primera vez las fuerzas vivas de la ciudad trataron de obtener la construcción de un muelle que mejorase las condiciones naturales de su fondeadero más usual, integrado dentro del perímetro urbano. En efecto, en los últimos años del siglo XVIII y primeros del XIX, en la parte litoral cercana a la ciudad, en el espacio comprendido entre la desembocadura del barranco Guiniguada y la playa de San Telmo, en el barrio de Triana, se inician las obras del muelle de Las Palmas<sup>15</sup>. Sin embargo este puerto no va a tener futuro, y en 1862 se propone un proyecto para iniciar las obras de un nuevo muelle de abrigo y desembarque en el Puerto de la Luz, con lo cual se volvía a la primitiva ubicación. Este puerto jugará una trascendencia sin parangón en el desarrollo que adquiere Las Palmas, a partir de aquel momento.

El de Santa Cruz de La Palma, igualmente puerto realengo, será desde los primeros momentos el principal de aquella isla, y motivo de la ubicación de la ciudad a su vera. El mismo fue iniciado por el ingeniero Leonardo Torriani en 1584, y allí se ha mantenido a lo largo de los siglos<sup>16</sup>.

En las islas de señoríos, salvo el de San Sebastián de La Gomera, el mejor puerto de abrigo de las islas, el resto de los puertos se encontraban lejos de los centros de poder, por lo cual no tuvieron la importancia de los



realengos ni al convertirse en puertos principales hasta muy tarde, finales del siglo XVIII y siglo XIX, ni al sostener un tráfico tan intenso como mantuvieron los otros, en parte porque para el comercio con Indias solo estaban habilitados aquellos.

A estos puertos comenzaron a acudir desde los momentos inmediatos a la conquista naves de distintas banderas. Por estos puertos se inició la conquista del archipiélago, pues fueron habilitados como cabeza de puente y base de operaciones para continuar la empresa militar, pero fueron más importantes como lugares por donde fueron llegando pobladores de distintos puntos de Europa y por donde se inició una actividad económica que se ha mantenido hasta la actualidad, pues los puertos se han convertido en el motor económico de casi todas las islas. A través del mar y a bordo de los navíos llegaron los hombres que iban a estructurar la nueva sociedad, que va a influir en el carácter isleño, con características propias que lo identifican, a pesar de que se toma como modelo el sistema castellano. Así se va a dar un mestizaje, con lo cual se produce una población mixta, fruto de la cual nacen los primeros criollos, que hacen suya la tierra y cantan sus excelencias, tal como hiciera nuestro insigne poeta Bartolomé Cairasco de Figueroa. Este mismo aspecto hizo posible la culminación de una sociedad permeable y receptiva a influencias exteriores y abierta a cambios y a un sentido de proyección externa, donde el mar más que un handicap posibilitó una ventana abierta hacia otros continentes, especialmente hacia el americano.

En esta fusión participaron, principalmente, además de los indígenas, aquellos otros grupos procedentes de Europa y África<sup>17</sup>. Los primeros tienen su origen tanto en la Península Ibérica como en otras zonas meridionales y septentrionales del viejo continente, que aportan costumbres y técnicas, que fundidas se recrean en el archipiélago, tanto en el ambiente cultural como en el técnico, creándose incluso un modo

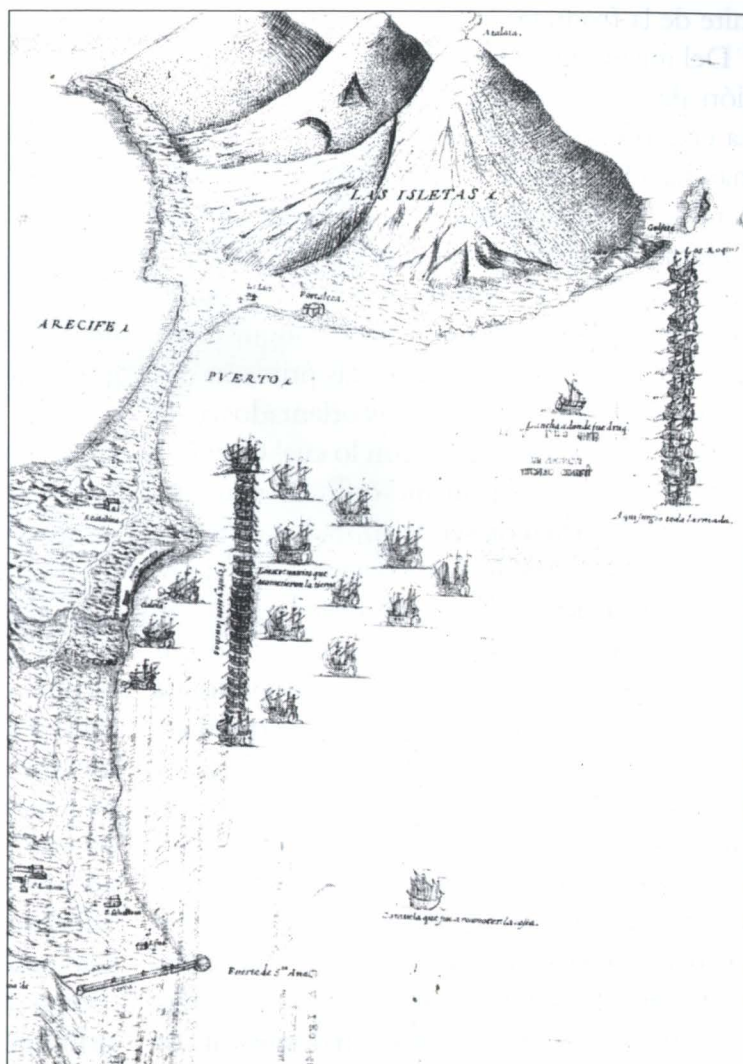
de hacer y de ser canario, que va a marcar la impronta de nuestros campesinos y de nuestros artesanos, tanto de los que viven cerca de los núcleos poblacionales como de aquellos otros que tienen sus moradas en zonas aisladas, produciéndose en estos últimos una mayor endogamia y un sentido mayor de solidaridad dentro de la colectividad, con prestaciones de servicio que se devuelven en los momentos que el vecino los necesita. De ellos hemos heredado muchas cosas, de un lado el carácter mercantil y dinamizador de algunos grupos como herencia tanto de los italianos como de los pueblos del norte, lo que ha valido que por algunos grupos de poder de otras islas se les denomine a los grancanarios como «fenicios», aunque aquí se ha reconvertido dando lugar a que el isleño no sea un inversor con miras a largo plazo, sino que sea un hombre más preocupado por el beneficio inmediato, de aquí las recesiones en las inversiones en los últimos tiempos.

De los hombres del solar hispano y de las tierras portuguesas hemos heredado el amor a la tierra y a su trabajo, pues los lusitanos fueron el origen del campesino libre de las medianías sobre todo en las islas de realengo, lo mismo que el sentido constructivo de nuestras casas tradicionales, adaptadas al medio y al clima, y la tradición marinera tan arraigada a nuestras gentes. De los italianos el amor a lo cultural y a la música, no en vano nuestros primeros poetas y músicos llevaban en sus venas sangre genovesa.

Los africanos, tanto moriscos como negros, que llegaron igualmente a través del mar a las islas, hacinados en los navíos y carabelas de la época, una vez superada su condición de esclavos, puesto que como tales llegaron a las islas de la mano de los tratantes, se integran socialmente y nutren al insular de sus creencias y sortilegios, más aún si tenemos en cuenta que en algunas islas la población morisca fue bastante importante, caso de Lanzarote y Fuerteventura. Aportaron a la idiosincrasia insular no sólo su

sangre, que fundida con la de otros pueblos hizo que el color que les diferenciaba se perdiera, sino el carácter de lo lúdico y festivo que tanto se manifiesta en nuestra gente, lo mismo que ese sentido del humor un tanto oculto y socarrón que es una nota particular de la identidad isleña, a veces también comparada con la gallega, pues no en vano los emigrantes de aquellas tierras del norte de España fueron un componente importante dentro de la población campesina.

Sobre este esquema regional, se impone otro de estructuración social, pero también con unas características propias para el caso canario por su posición geográfica, desde el momento en que la articulación de la sociedad insular nace de dos principios contradictorios: el igualitarismo propio de la tierra de frontera, circunstancia que se ha seguido manteniendo al convertirse Canarias en frontera con los países africanos, y la jerarquización vinculada a las regiones de procedencia de los pobladores<sup>18</sup>. Fruto de lo primero fue la disminución de diferencias entre los distintos grupos, y de lo segundo la pervivencia de algunos elementos de separación como aquellos que la religión había considerado contrarios a la ortodoxia o que iban contra el honor y las buenas costumbres. Frente a esto hallamos que aspectos como la extranjería no representaban ninguna traba social, sino todo lo contrario, pues los foráneos se integraron social y culturalmente en la sociedad isleña aportando sus elementos propios que se fundieron al conjunto de caracteres que definen la identidad canaria. De hecho se ha afirmado que en Canarias se dieron una serie de factores determinantes para explicar la singularidad de la extranjería, bien por factores incidentales como



El principal objetivo de los corsarios ingleses y holandeses fue interceptar la llegada del tesoro americano.

por las medidas tomadas por la corona, como por elementos favorecedores para que se asentaran en las islas por necesidad de poblamiento<sup>19</sup>, que se va a repetir a lo largo de la historia con la firma de paces con países enemigos, o la incidencia del Real decreto de 2 de julio de 1852, que atrajo a las islas grupos extranjeros entre ellos la colonia británica. A ello se unen factores geopolíticos, por la situación estratégica de Canarias, factores socioeconómicos y confesionales.

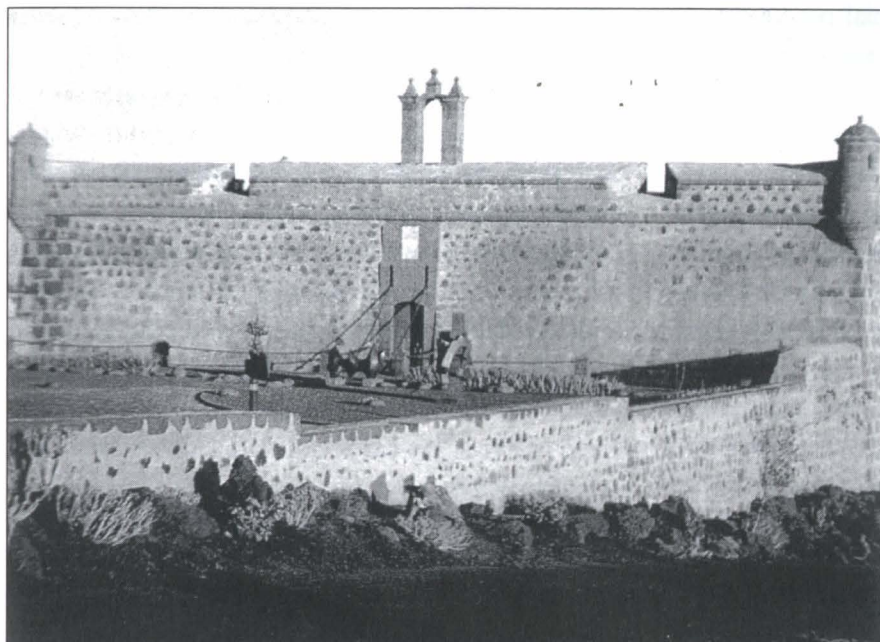
Con ellos llegaron costumbres y elementos culturales propios del continente europeo, que han dado lugar a un sincretismo propio de sociedades coloniales o aquellas formadas al lí-

mite de la frontera.

Del mismo modo ese mar posibilitó la inserción de Canarias en una economía-mundo<sup>20</sup>. La economía impuesta en las islas y puesta en marcha a lo largo de su historia va a incidir favorable o negativamente en el desarrollo de Canarias. Concluida la conquista en cada una de las islas se va a imponer un sistema productivo, orientado por los primeros conquistadores y gobernadores. Así una de las primeras decisiones fue implantar cultivos orientados a los mercados internacionales, con lo cual Canarias se va a convertir en un mercado de materias primas o de artículos semielaborados, con una dependencia notable del exterior, tanto para satisfacer la demanda europea como después la de las tierras americanas una vez realizado su descubrimiento. Esta orientación económica va a convertirse en una situación continua que marcará la dedicación de las islas. No obstante, es cierto que no todas las islas van a mantener el mismo sistema económico, principalmente porque el medio físico en algunas no era el idóneo para la implantación de cultivos coloniales, de ahí que sus producciones sirvieran para proveer de productos de abastecimiento a aquellas islas que producían artículos con destino al comercio internacional. Esta orientación es la que marcará la historia del archipiélago durante más de cinco siglos, y por tanto el isleño habrá de acostumbrarse a las continuas crisis que se suceden por tal ocupación. Primero fue el azúcar, que atrajo inversiones de capitales importantes y comerciantes de todos los puntos de Europa, que pasó de ser un negocio fructífero dando riqueza a las islas, a unas directamente y a otras a través de la compra de sus productos de abasto, para decaer en menos de un siglo a causa de la competencia antillana y brasileña, razón por la cual el sistema económico se orienta a la producción del vino, que toma el relevo una vez que este artículo es demandado tanto por los mercados europeos, como americanos y africanos<sup>21</sup>, y que se mantiene en alza hasta el momento en que los ingleses merced a su polí-

tica mercantilista intentan controlar el tráfico, la producción e imponer sus precios a los cosecheros, razón por la cual el isleño en defensa de sus derechos se subleva e impide el monopolio, con lo cual en pocos años el mercado inglés acaba por perderse por la competencia de los vinos de Madeira y de Portugal<sup>22</sup>.

Después del vino, y gracias a las iniciativas de las Reales Sociedades Económicas de Amigos del País, se ensayan distintos cultivos tales como la barrilla y la cochinilla, acompañados con pequeñas producciones de tejidos de seda, que dieron un nuevo respiro a la maltrecha economía insular, pero igualmente acabaron por caer en crisis a causa de la competencia y del descubrimiento de productos sintéticos, para ser suplantados por el plátano, el tomate y el turismo que han mantenido un período boyante hasta no hace muchas décadas, casi siempre de la mano de los ingleses, que introdujeron y comercializaron estos artículos. Estos vaivenes económicos inciden en el isleño que se deprime y desespera y ve en la pérdida de estos mercados la pérdida de su propia prosperidad; en ello incide también, su incapacidad y su miedo a los cambios y, a veces incluso su poca disposición para la búsqueda de alternativas, por lo cual ve su futuro en la emigración. Emigración que tuvo como lugar de destino las tierras americanas, en donde por razón del clima, el carácter y el trabajo el canario se encuentra como en su casa, a veces encontrándose con unas situaciones bastante peores a las dejadas atrás, pero que no reconoce, porque el isleño también tiene entre sus rasgos de identidad un sentido muy fuerte del orgullo, y con dificultad ha reconocido que la emigración ha sido un fracaso, realizando labores que nunca hubiera hecho en su tierra, pero allí nadie le conocía, de tal manera que todo su objetivo era medrar para retornar rico como algunos indios que así lo hicieron. También es cierto que estas salidas motivadas por la dureza de los tiempos han hecho del hombre insular un individuo duro y laborioso, y así se le ha reconocido en aquellos lu-



El empleo u «oficio» de castellano de una fortaleza era considerado como símbolo de distinción social. (Castillo de San José).

gares por donde ha pasado el isleño.

El medio, los hombres y los recursos económicos hicieron que las islas basaran todo su desarrollo en el mar, y a través de ese mar se inició un tráfico sin precedentes que se ha mantenido a lo largo de los siglos. El tráfico iba unido a la actividad mercantil y pesquera desarrollada en las aguas isleñas. Por ambos motivos los puertos y radas isleños se convirtieron en el lugar de reposo y de carga de distintas embarcaciones.

En los siglos de la modernidad la tipología de las embarcaciones era variada, en función de las distancias y de las travesías que había que recorrer. En el comercio con los continentes los barcos alcanzaban mayor tonelaje, tonelaje que iba parejo con la capacidad de carga de los mismos, que se medían por cajas de azúcar, pipas de vino o fanegadas de cereal. Así para los viajes europeos una tonelada equivalía a cuatro cajas de azúcar, para Europa y para América la misma unidad equivalía a dos pipas de vino y para el tráfico de cereales entre las islas y Portugal una tonelada equivalía a unas 20 fanegas<sup>23</sup>.

En el tráfico interinsular las embarcaciones eran de pequeño porte, lo que daba mayor rentabilidad y rapidez en función de la distancia a

recorrer y de la capacidad de mercancías a transportar. En este tráfico lo más usual era el transporte de cereales desde las islas productoras a las más deficitarias, que se llevaban a bordo de naves que oscilaban entre las 20 y las 40 toneladas. Las mismas eran impulsadas a vela, para aprovechar los vientos alisios, aunque también estaban complementadas con remos, si tenemos en cuenta las zonas de calmas reinantes en las islas en función de las estaciones. Era este tráfico, en cuanto a número de embarcaciones que se movían de unas islas a otras, el más importante, aunque no era constante y estaba en función de las estaciones, en especial con aquéllas en que se recogían las mieses o se vendimiaban las vides. Aquí la tipología no era muy variada, y lo más frecuente era que estos viajes se realizaran a bordo de barcos, que se dan como denominación genérica, fragatas, navíos de pequeño tonelaje, saetías, pingües y balandras y barquillos. La fragata, embarcación de poco tonelaje, entre las 20 y las 50 toneladas, era el tipo de transporte más común, que lo mismo se utilizaba en el tráfico interinsular que en los viajes a las costa de África para la pesca. Este tipo de barco solía ser de fábrica canaria, construida en los astilleros cercanos a los puertos principales, donde se empleaba

madera de la tierra, en especial pino y madera de laurisilva, unida con brea también obtenida de la resina de los pinos canarios, en especial en Tenerife, Gran Canaria y La Palma; el resto de los materiales como lino, cáñamo, estopa y las piezas de hierro se importaban del exterior<sup>24</sup>.

Este tráfico y comercio interinsular está controlado en su mayor proporción por las islas centrales de Gran Canaria y Tenerife. Desde ellas se articulaban todas las exportaciones e importaciones, cerrándose en las mismas el comercio regional, con una constancia que se aprecia en el número de viajes anuales durante el Antiguo Régimen cercano a los 50, aunque en algunos períodos se aumentaban. Gran Canaria y Tenerife controlaban las importaciones de cereales y ganado desde las islas más orientales de Lanzarote y Fuerteventura, obtenido a cambio de las exportaciones vinícolas, otros artículos de abastecimiento, bienes de equipo y manufacturas importadas de Europa<sup>25</sup>. La actividad mercantil con las otras islas también se mantenía con productos similares, aunque en menor importancia.

Tráfico insular era el que se mantenía también con las islas portuguesas de Madeira y Azores, aunque posibilitó la creación de rutas

alternativas que trasciende el propio ámbito insular, para servir de enlace con las tierras europeas y africanas. Fue un comercio que se inició desde bien pronto, articulando un mercado interregional y a la vez complementario. Las Islas Canarias fueron, por tanto, para los archipiélagos lusitanos un mercado necesario, pues al no ser sus producciones suficientes las importan de Canarias. Este comercio se remonta al siglo XV, con la importación por parte de Madeira de esclavos aborígenes, además de ganado y otros artículos derivados del mismo. En el siglo XVI este tráfico continúa para mantenerse hasta la independencia de Portugal. En dicho período los intercambios se basaban en productos alimenticios, en especial cereales que se enviaban al archipiélago portugués, a cambio de vino, zumaque y otra serie de productos de origen lusitano. Algo similar sucedía con Azores, que aunque no asume el mismo protagonismo que Madeira, por las dificultades de las comunicaciones y la distancia, mantiene contactos con Canarias aunque más esporádicos, acentuándose en la segunda mitad del siglo XVI y en el XVII. Aquí los intercambios tienen un sentido inverso, pues las islas hispanas importan cereal azoreano en períodos de



«Disinio de el puerto principal de la isla de La Gomera», Pedro Agustín del Castillo. Ilustración correspondiente a la Descripción de las Yslas de Canarias, 1686.

carencia y a cambio remiten sus caldos y producciones de brea con destino a las islas llamadas de abajo<sup>26</sup>.

La vía del comercio mantenida entre las islas hispanas y lusitanas va a generar un sentimiento de familiaridad entre los habitantes de ambos archipiélagos, lo que les va a permitir moverse y viajar con facilidad, hasta el punto de acudir a los mercados isleños no solo a colocar o importar productos agrarios, sino también a vender otros artículos, en especial elementos de transporte<sup>27</sup>.

A esta actividad mercantil y marítima entre los archipiélagos atlánticos hay que unir la que se mantendrá con el continente africano. La misma se inicia igualmente en los momentos cercanos a la conquista de las islas, que es cuando el conocimiento de la costa occidental africana, frontera de las islas, se amplía con las entradas y saltos que continuamente se hacía en ella, en especial en Berbería. Esta conexión se desarrolla con más ímpetu desde el momento en que las islas mantienen relaciones con la costa meridional del África negra. El mar fundamentó en este caso poner en marcha una serie de operaciones sustentada en un espíritu de corte medieval al que se le unen unos modos y prácticas precapitalistas<sup>28</sup>. Con respecto a Berbería el tráfico que se mantuvo desde casi todas las islas, permitió a las islas ampliar su campo comercial, hasta 1572 en que Felipe II por razones de conveniencia política prohíbe esta práctica. En ese período la ida y venida de navíos se convirtió en un espectáculo bastante frecuente. Este sistema se sustentaba por un lado con la empresa militar y por el otro con el negocio, a través de sociedades individuales o compañías que tenían por objeto la importación de esclavos y de ganado, entre otras cosas. Dos sistemas se realizaban bajo esta cobertura: la cabalgada y el rescate, que permitía la obtención de pingües beneficios, y que implicaban casi siempre una tercera: la pesca, pues los mismos barcos utilizados para aquellas operaciones eran pertrechados para faenar en las aguas

africanas, aunque también se realizaban operaciones encaminadas solamente a la obtención de los productos marinos, para lo cual era necesario un artículo, también obtenido del mar, la sal, que se conseguía tanto de las salinas de Gran Canaria, como de las de Lanzarote y Fuerteventura. Por tanto esta faena de la pesquería trajo consigo otra actividad industrial, que se desarrolló con prontitud, desde el momento en que la necesidad de la sal hizo disparar su precio en poco tiempo<sup>29</sup>.

Junto a este comercio hay que unir el que se empieza a realizar casi al unísono con las islas de Cabo Verde y la costa de Guinea. En este trato las islas juegan dos papeles importantes, primero como lugar de expediciones propias para nutrirse de seres humanos, y luego como base de escala en los viajes hacia el sur, de los barcos que salen tanto de España como de Portugal<sup>30</sup>. Sobre la intensidad del comercio con Cabo Verde se han pronunciado distintos historiadores, entre ellos Mauro, quien nos dice que la llegada de los vinos canarios a Cabo Verde, parecer ser que fue numerosa, al menos hasta 1640, sin que se pueda hablar de competencia<sup>31</sup>. Por tanto la base del mismo era el vino, junto con la brea producida en Canarias y otras mercaderías demandadas en la zona, y el objetivo la búsqueda de esclavos negros para su empleo en los ingenios y en otros sectores productivos. Esta vía se utilizó también, como pretexto para practicar el contrabando, de manera que los maestros contrataban los barcos en Canarias con el objeto de realizar un viaje redondo, pero en vez de regresar al puerto de origen, tomaban la derrota de las Indias, y en alguna ocasión Lisboa y Sevilla. Esto ocasionó disputas con la Casa de la Contratación, que intentó controlar el comercio con Cabo Verde, debido a la posibilidad de que en el tornaviaje los navíos derrotasen a las Indias, como parece ser era un hecho frecuente<sup>32</sup>.

Los ríos de Guinea y zonas limítrofes como la costa de La Malagueta, y otras más alejadas como el Congo y Angola, fueron las otras zo-

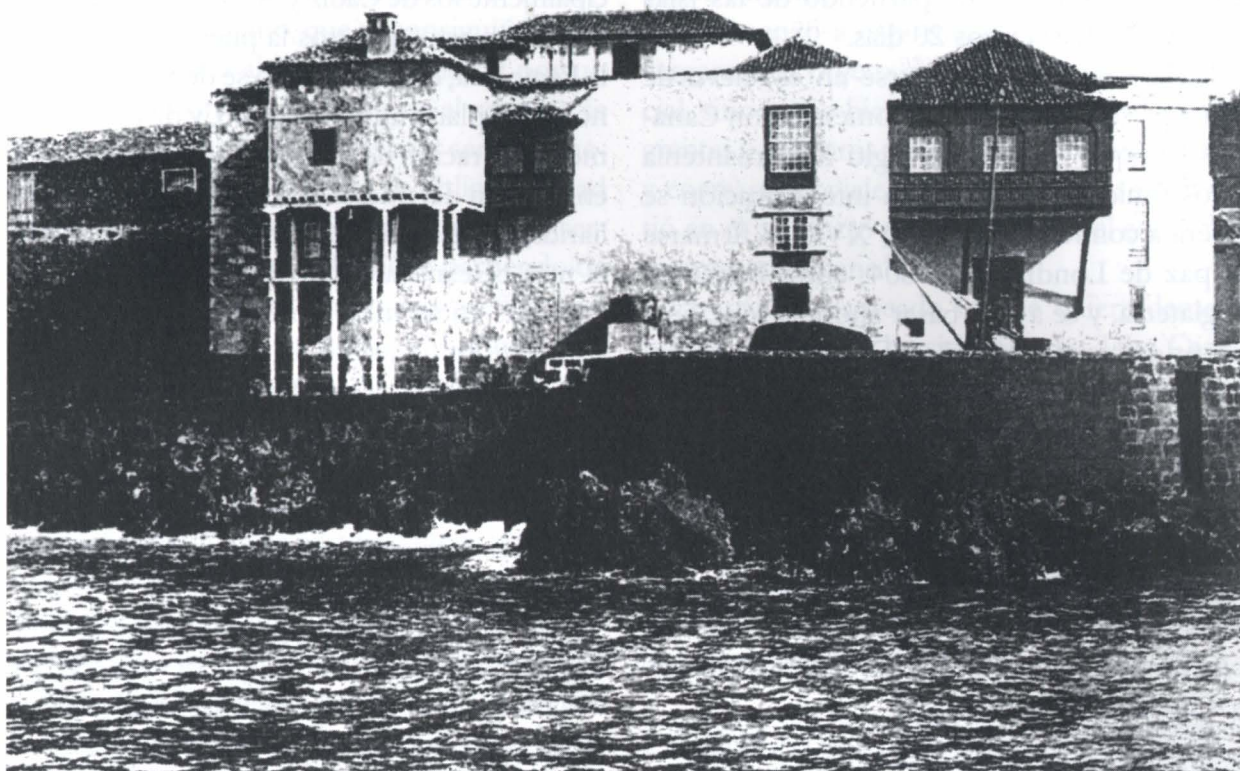
nas a donde se dirigieron los isleños en los siglos XVI y XVII, con el objeto igualmente de rescatar esclavos. Éste al igual que el anterior fue en la mayoría de las veces ilegal, por lo cual la corona portuguesa hizo duras críticas al mismo, planteando las mismas al monarca hispano, durante la mayor parte del siglo XVI, para que se evitara el fraude. Éste era un comercio que exigía grandes sumas de maravedís y a la vez de mercancías, por lo cual invierten en el trato, tanto los grandes capitalistas como los pequeños inversores. A partir del mismo, Canarias se benefició, por un lado porque le permitía surtir de mano de obra esclava, y de otra al jugar el papel como aprovisionadora de vino a los navíos portugueses que tenían por destino Brasil, como a los andaluces y atlánticos, de tal manera que en algún momento se llega a afirmar que los vinos que se cargaban en las radas isleñas con destino a Brasil, Cabo Verde, Guinea y Angola, eran la principal granjería que tenían las islas. En estos tratos con el África negra destacaron principalmente Gran Canaria, Tenerife y La Palma, que se convirtieron en mercados esclavistas de primer orden en el Atlántico hasta 1640<sup>33</sup>. A partir de esta fecha, Canarias deja de tener importancia, ni siquiera por el paso de los navíos por sus costas, y así se ha demostrado que durante el asiento Grillo-Lomelín (1663-1674) desaparece definitivamente el complejo portuario Sevilla-Lisboa-Canarias como estaciones obligadas entre la Península Ibérica y las costa Atlántica de África en el tráfico esclavista<sup>34</sup>. No obstante en el siglo XVIII hubo intentos en Canarias, por reactivar de nuevo el comercio de la trata; así se desprende de una expedición realizada entre 1779-1782 a Fernando Poó y Annobon, aunque el proyecto no dio los resultados esperados.

Este trato y las travesías realizadas se hizo posible gracias al transporte marítimo, barco o navío como denominación genérica, junto con las carabelas, naos, galeones y urcas. Eran embarcaciones de poco tonelaje, con lo cual se

conseguía una mayor rapidez para poder burlar la vigilancia portuguesa e incluso para poder adentrarse con facilidad en los grandes ríos africanos. Las mismas solían ser de origen isleño o portugués, con una capacidad para transportar, según los tonelajes, entre 100 y 150 esclavos. Este elevado número de piezas para embarcaciones de reducido tonelaje, nos permiten suponer un hacinamiento intensivo en las bodegas y por tanto mayor mortandad, tal como declara alguno de los partícipes en estas expediciones. Eran navíos, por lo general, de propiedad compartida que se incorporaban como inversión en la formación de las compañías que se realizaban al efecto.

En la historia de la navegación de Canarias hay que tener presente además de lo comentado, las relaciones que se mantienen con el continente europeo y con el americano. Gracias a las mismas representantes de casi todas las naciones europeas pasean sus barcos por el archipiélago. La proporción o intensidad de los mismos depende de las épocas y de las producciones que se obtienen en las islas, así como de la decadencia de la navegación española, hasta el punto de que en diferentes épocas se admitiera la posibilidad de utilizar para el comercio nacional e indiano navíos extranjeros<sup>35</sup>, hasta que en 1778 se prohibió por el reglamento del libre comercio.

La navegación europea en Canarias comienza en el período conocido como el «redescubrimiento», potenciándose en los momentos inmediatos a la conquista por el interés que las mismas suscitan en Europa, y manteniéndose con regularidad a partir del fin de la empresa militar y en especial después de la consolidación de la nueva sociedad. Es por tanto desde fines del siglo XV en adelante cuando se inicia un tráfico de cierta envergadura, en especial porque Canarias necesitaba de bienes de abasto y de equipo que los nuevos pobladores demandaban y por otro porque su economía se sustentaba principalmente a base de los productos obtenidos en las islas, aunque estos con-



Casa de la Aduana. Puerto de la Cruz.

tactos comerciales estuvieran determinados en muchos casos por la coyuntura política de cada momento. De este modo se mantuvo durante bastante tiempo un tráfico con la Francia atlántica, con Inglaterra, con los Países Bajos, amén de aquellos que se tenían con Italia y Portugal, y en especial con los reinos de España. Esta situación en la dinámica de las navegaciones mantenidas con Europa no pasó desapercibida para ninguno de los historiadores del pasado, así en 1831 se comentaba que «como todos los países que por su poca extensión carecen de recursos en sí mismo, se ven en la necesidad de buscarlos entre las naciones amigas, las Islas Canarias desde los primeros años inmediatos a su conquista procuraron entablar relaciones mercantiles con todos los puntos que estaban a su alcance...»<sup>36</sup>.

Así, las islas, desde principios del XVI, atrajeron a mercaderes europeos tras un producto subtropical que les era necesario: el azúcar, con

lo cual se iniciaron en el tráfico comercial y en el entramado económico que éste llevaba consigo. Flandes e Italia fueron los primeros mercados, estableciendo a través de ellos unas redes de mercaderes y de navegantes que iban describiendo travesías que partiendo de Canarias iban tocando en diferentes puntos. Estos primeros mercaderes vieron en Canarias una serie de ventajas, por un lado comprar los productos isleños y colocarlos en otros puertos, y por otro lado utilizarla como plataforma perfecta para colocar en Indias los artículos europeos. A aquellos le sigue Francia, cuyo comercio se mantuvo irregular debido a las frecuentes guerras, hasta que se hace intenso a fines del XVI y primer tercio del siglo XVII<sup>37</sup>. El tráfico con este país se hace a través de un amplio arco que abarca toda la costa atlántica, partiendo del puerto más septentrional, Calais, hasta el más meridional, Brest, introduciéndose incluso por vía fluvial hasta Ruán. Desde



estos puertos se involucraba a la cercana Inglaterra, en travesías que partiendo de las islas consumían hasta unos 20 días.

Inglaterra va a convertirse en el relevo de estos países en relación al comercio con Canarias, aunque ya desde el siglo XVI mantenía unos tímidos contactos. Su intensificación se opera a comienzos del siglo XVII, al firmarse la paz de Londres, en 1604, entre España e Inglaterra, y se a va a basar ahora la relación a partir de los vinos isleños. Durante la primera mitad del siglo se produce un auge comercial que se contrae en 1666 a consecuencia del intento inglés, dentro de su política mercantilista, de introducir en las islas «La Compañía de Canarias», lo que provoca alteraciones en las islas, en especial en Tenerife. No obstante, en dicho período hay un intenso tráfico de barcos, de mercancías y de hombres entre los puertos ingleses y los isleños<sup>38</sup>.

La navegación entre Canarias y Portugal crea un beneficio para ambas partes, en especial si tenemos en cuenta que, dada la posición geográfica, las islas se convertían en un punto obligado de referencia para los lusitanos, en su navegación hacia sus posesiones africanas como hacia Brasil, así como punto de escala para las embarcaciones que se dirigían a las Indias Orientales. Estas conexiones no hay que valorarlas solo en función del tráfico marítimo, sino también por la considerable participación portuguesa a través de marineros y embarcaciones, en la empresa marítima canaria<sup>39</sup>. Éste era un tráfico bastante irregular, ya que no había un comercio reglado como sucedía con otras naciones europeas que tenían un interés manifiesto por nuestros productos, sino que el mismo era más bien complementario en función de necesidades y de períodos críticos. La base del mismo eran los artículos de abastecimiento, así con dirección a los puertos lusitanos, y en especial al de Lisboa, se remitían cereales y caldos, y en sentido contrario aflúan lozas y pescado, tal como señala Mauro<sup>40</sup>.

Los puertos peninsulares que mantienen una

mayor actividad marítima con las islas son principalmente los de Cádiz y Sevilla, principalmente por ser estos puertos la puerta de entrada a la Península, de la que tanto se dependía, al menos en el plano administrativo, y de otro por la menor duración de la travesía, entre 5 y 13 días, en función del puerto de destino y de las peculiaridades de la navegación. El primero, por ser el más cercano al archipiélago, y por confluir en él las rutas mediterráneas y atlánticas, se convierte en un punto de escala y de conexión para distribuir los artículos canarios por el Mediterráneo, como hacia el interior de la Península. Sevilla, por su parte, se integra en los circuitos isleños desde el principio, aunque su mayor relación se establece a partir de albergar en su solar la Casa de la Contratación.

Todo este tráfico europeo se desarrolló gracias al transporte marítimo, que va variando con los años y que permite que las innovaciones técnicas producidas se conozcan en las islas rápidamente. La tipología de las mismas es variada, aunque abundan los modelos atlánticos. La nomenclatura es igualmente amplia y tipificarlos es difícil, pues de acuerdo a los criterios de clasificación, se pueden distinguir en función del origen geográfico, o atendiendo a elementos técnicos, como palos, velas, estructuras, etc., así como por su destino: comerciales, pesqueros, militares. Podemos decir que por las islas pasaron casi todos los modelos, en función de las épocas, todos los tonelajes y casi todos los tipos, dándose en función de las necesidades de los distintos destinos, o utilizando varios a la vez. Del mismo modo en las tripulaciones había de todo, formándose unos en el aprendizaje y otros en la especialidad, siendo cada vez más necesarios estos últimos.

En la navegación a Indias, Canarias jugó un papel muy destacado por su magnífica situación, por el mayor ahorro de distancia y más todavía por el ahorro de riesgos. Estas causas fueron quizá las que van a provocar el encono sevillano, unido al hecho de que los productos canarios obtenían mejores precios en los mer-

cados americanos. De ahí el interés por intentar por todos los medios neutralizar el comercio canario-americano, que se consiguió en una primera instancia al limitar el tonelaje por un lado, y por el otro al obligar que el retorno se hiciera vía Sevilla, además de otra serie de medidas restrictivas, entre ellas la obligatoriedad de que los navíos canarios viajaran en conserva, en seguimiento de la flota que partiendo de la Península pasaba por las aguas isleñas; esta última medida fue mal vista por los isleños y por lo tanto poco respetada, en parte por la irregularidad del paso de la flota por las islas.

Las relaciones canarias con el Nuevo Mundo, abiertas a través del mar, se inician desde el mismo momento de la gesta del Descubrimiento. La conexión del archipiélago con el continente americano abarca distintos aspectos, pero en especial aquél que se presentaba como el camino para las Indias, en palabras de López de Gómara. En ese camino transitaban hombres y mercancías isleños, que dieron vida a la población del archipiélago. El comercio abrió unas expectativas interesantes, que se mantuvieron a lo largo de casi cuatro siglos. En el mismo se pueden distinguir una serie de etapas que van desde el Descubrimiento hasta el final de siglo XVIII, a partir de las cuales se va pasando por distintas vicisitudes, que arrancan desde un período de relativa libertad comercial hasta una libertad comercial incompleta, pasando por una estricta regulación de la Casa de la Contratación por medio de la presencia de los jueces de Indias, que a la larga lo que hacen es estimular la evasión, el fraude y el contrabando, por una limitación de las exportaciones hasta la consecución de una serie de licencias que llevan aparejadas la obligatoriedad de la emigración.

La base de este tráfico eran los llamados «frutos de la tierra», los únicos autorizados por el monopolio. De las mercancías ofertadas por Canarias hubo una que se mantuvo con ciertas oscilaciones en función de varios factores: demanda de los mercados indios, coyuntura in-

ternacional y oscilación de la oferta en los mercados canarios. Nos referimos al vino, artículo que comenzó a exportarse a Indias no como cargamento objeto de una operación comercial, sino como bien transportado por los emigrantes y pasajeros para sacar algún rendimiento y costearse el viaje. Posteriormente se convirtió en el producto por excelencia del comercio canario-americano<sup>41</sup>.

El análisis planteado lo que quiere demostrar es que el mar ha sido para las Islas Canarias su vida, y el elemento imprescindible para su desarrollo. Por él se ha realizado a lo largo de los siglos su comunicación con el exterior, para bien y para mal. Pues igual que a través del mar se conseguía el florecimiento de la economía, a través del mismo llegaban las desgracias de la mano de los corsarios, de los piratas y de las enfermedades y pestes.

- 1 REGUEIRA BENÍTEZ, L.: *Geografía y leyenda de las Islas Canarias en su cartografía antigua*, «El Museo Canario», LIII, Las Palmas de Gran Canaria, 1998, pp. 243-274.
- 2 Algunos de los trabajos publicados sobre este autor canario son los siguientes: CANO, T.: *Arte para fabricar y aparejar naos*, La Laguna, 1964, edic. de E. Marco; MARCO DORTA, E.: *Tomé Cano, tratadista de arquitectura naval*, «El Museo Canario», XXXI, Las Palmas, 1960, pp. 315-326.
- 3 LOBO CABRERA, M.: *Investigación y ciencia en Canarias en el siglo XVI*, «Boletín Millares Carlo», IV, 7-8, Madrid, 1985, pp. 229-242.
- 4 GONZÁLEZ ANTÓN, R. y A. TEJERA GASPÁR: *Los aborígenes canarios*, La Laguna, 1981.
- 5 STONE, O.: *Tenerife y sus seis satélites*, Valencia, 1995.
- 6 BETHENCOURT MASSIEU, A. de: *Los cabildos en la dialéctica isla-región en la historia de Canarias*, «El Museo Canario», L, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, pp. 131-140.
- 7 LOBO CABRERA, M.: *O Infante e as Canarias*, en «O Infante e as ilhas», Funchal, 1994, pp. 35-50; RUSSEL, P.: *O Infante D. Henrique e as Ilhas Canarias. Uma dimensao mal compreendida da bibliografia Henriquina*, Lisboa, 1979.

- 8 PÉREZ EMBID, F.: *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*, Sevilla, 1948.
- 9 RUMEU DE ARMAS, A.: *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*, Madrid, 1947-1950.
- 10 MORALES PADRÓN, F.: *El comercio canario americano, siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1955; PERAZA DE AYALA, J.: *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1977.
- 11 RUMEU DE ARMAS, A.: *Op. cit.*
- 12 RUMEU DE ARMAS, A.: *Piraterías y ataques...*, *Op. cit.* T. II, 1ª parte, p. 332.
- 13 Vid CIORANESCU, A.: *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, 1977, T. I.
- 14 LOBO CABRERA, M.: *El comercio canario europeo bajo Felipe II*, Funchal, 1988.
- 15 MARTÍN GALÁN, F.: *La formación de Las Palmas: ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución*, Las Palmas de Gran Canaria, 1984.
- 16 MARTÍN RODRÍGUEZ, F.G.: *Santa Cruz de La Palma. La ciudad renacentista*, Santa Cruz de Tenerife, 1995, y LOBO CABRERA, M.: *La Palma y el mar en el siglo XVI*, «I Encuentro de Geografía, Historia y Arte de la ciudad de Santa Cruz de La Palma», La Palma, 1993, T.IV, pp. 131 y ss.
- 17 LOBO CABRERA, M.: *Grupos humanos en la sociedad canaria del siglo XVI*, Sevilla, 1979.
- 18 AZNAR VALLEJO, E.: *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526). Aspectos administrativos, sociales y económicos*, Sevilla-La Laguna, 1983.
- 19 PÉREZ RODRÍGUEZ, M.: *Los extranjeros en Canarias: Historia de su situación jurídica*, La Laguna, 1990.
- 20 WALLERSTEIN, I.: *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*, Madrid, 1979.
- 21 LOBO CABRERA, M.: *El comercio del vino entre Gran Canaria, Europa y Africa*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 38, Madrid-Las Palmas, 1992, pp. 253-279; MARTÍNEZ GALINDO, P.: *La vid y el vino en Tenerife en la primera mitad del siglo XVI*, La Laguna, 1998.
- 22 BETHENCOURT MASSIEU, A. de: *Canarias e Inglaterra: el comercio del vino (1650-1800)*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 2, Madrid-Las Palmas, 1956, pp. 195-308.
- 23 LOBO CABRERA, M.: *Monedas, pesas y medidas en Canarias en el siglo XVI*, Las Palmas de Gran Canaria, 1989.
- 24 LOBO CABRERA, M.: *El mundo del mar en la Gran Canaria del siglo XVI*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 26, Madrid-Las Palmas, pp. 303-350, y *Construcciones y reparaciones navales en Canarias en los siglos XVI y XVII*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 31, Madrid-Las Palmas, 1985, pp. 345-374; SUÁREZ GRIMÓN, V.: *Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XVIII*, «IV Coloquio de Historia Canario-Americana 1980», Salamanca, 1982, pp. 738-881.
- 25 SANTANA PÉREZ, G.: *El comercio interinsular de Lanzarote, 1635-1665*, Las Palmas de Gran Canaria, 1995.
- 26 VIERA, A.: *O comercio inter-insular nos séculos XV e XVI. Madeira, Açores e Canarias*, Funchal, 1987; LOBO CABREA, M. y E. TORRES SANTANA: *Aproximación a las relaciones entre Canarias y Azores en los siglos XVI y XVII*, en «Os Açores e o Atlántico» (séculos XVI y XVII), Angra do Heroísmo, 1984.
- 27 LOBO CABRERA, M.: *El comercio entre Canarias y Madeira en el siglo XVI*, «Actas III Coloquio Internacional de Historia da Madeira», Funchal, 1993, pp. 623-634; TORRES SANTANA, M.E.: *Lanzarote y Madeira durante la Unión Ibérica a través de la documentación notarial*, «Actas III Coloquio Internacional de Historia da Madeira», Funchal, 1993, pp. 635-658.
- 28 RUMEU DE ARMAS, A.: *España en el Africa Atlántica*, Madrid, 1957; LOBO CABRERA, M.: *Ideología y praxis en la proyección canaria hacia el Africa Occidental*, «Studia», 47, Lisboa, 1989, pp. 181-201.
- 29 LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI (negros, moros y moriscos)*, Las Palmas de Gran Canaria, 1982; y *Los vecinos de Las Palmas y sus viajes de pesquería a lo largo del siglo XVI. Otros datos para su estudio*, «III Coloquio de Historia Canario-Americana(1978)», Las Palmas, 1980, pp. 401-430; MACÍAS HERNÁNDEZ, A.: *Un artículo «vital» para la economía canaria: producción y precios de la sal (c.1500-1836)*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 35, Madrid-Las Palmas, 1989, pp. 151-216.

- 30 VILA VILAR, E.: *Las Canarias como base de aprovisionamiento de navíos portugueses*, «II Coloquio de Historia Canario-Americana(1977)», Las Palmas, 1979, T.I, pp. 283-300.
- 31 MAURO, F.: *Le Portugal et l'Atlantique au XVIIe siècle*, París, 1960, p. 357
- 32 LOBO CABRERA, M.: *La esclavitud...*, op. cit. y TORRES SANTANA, M.E.: *El comercio grancanario con Cabo Verde a principios del siglo XVII*, «Actas do II Coloquio Internacional de Historia da Madeira», Funchal, 1990, pp. 761-776.
- 33 CIORANESCU, A.: *Historia de Santa Cruz...*, Op. cit., T.I; LOBO CABRERA, M.: *Viajes canarios a Guinea*, «Vice-Almirante A. Teixeira da Mota. In memoriam», Lisboa, 1989, T. II, pp. 129-153.
- 34 VEGA FRANCO, M.: *El tráfico de esclavos con América. Asientos Grillo y Lomelín (1663-1674)*, Sevilla, 1984.
- 35 MORALES PADRÓN, F.: *El comercio canario americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, 1955.
- 36 ANÓNIMO: *Memoria relativa al comercio interior y exterior de las Islas Canarias(1831)*, «El Museo Canario», XXIV, Las Palmas, 1972, pp. 175-196.
- 37 CIORANESCU, A.: *Historia de Santa Cruz...*, Op. cit.; LOBO CABRERA, M.: *El comercio...*, OP. cit., y TORRES SANTANA, M.E.: *El comercio de las Canarias Orientales en tiempos de Felipe III*, Las Palmas, 1991.
- 38 BETHENCOURT MASSIEU, A.: *Op. ci.*, y MORALES LEZCANO, V.: *Relaciones mercantiles entre Inglaterra y los archipiélagos del Atlántico Ibérico. Su estructura y su historia (1503-1783)*, La Laguna, 1970.
- 39 TORRES SANTANA, M.E.: *El comercio...*, Op. cit., p. 357.
- 40 MAURO, F.: *Op. cit.*, p. 334.
- 41 MORALES PADRÓN, F.: *Op. cit.*; PERAZA DE AYALA, J.: *Op. cit.*; CIORANESCU, A.: *Op. cit.*; LOBO CABRERA, M. y M.E. TORRES SANTANA: *El régimen comercial canario-americano*, en «Canarias y América», Sevilla, 1988, pp. 109-122.

# CIUDAD, SÍMBOLO DE VANIDAD Y PODER

*Empecemos por Roma*

*Fernando Chueca Goitia*

**E**n Roma la ciudad lucha entre la mejor herencia griega de la virtud y la austeridad y la fuerza de una realidad política diversa que es necesario exaltar y conmemorar. Por una parte, Tito Livio decía de Roma que «no hay ninguna plaza en esta ciudad que no esté impregnada de religión y que no esté ocupada por alguna divinidad... los dioses, la habitan», lo decía seguramente sintiéndose el heredero del especial carácter sacral que para el griego tenía la ciudad al incorporar a su cuadro la presencia humanizada de sus dioses; pero por otra el sistema imperial romano produjo la peligrosa, pero acaso inevitable costumbre, por la misma dinámica del sistema, de elevar a los emperadores a la condición de dioses, con lo cual prevalecía de nuevo la desmesura oriental.

Roma empezó a ser un juguete en manos de los emperadores y los poderosos. En Roma los planteamientos colosalistas que se habían iniciado en el mundo helenístico adquieren un desarrollo considerablemente mayor y sobre todo se convierten más explícitamente en instrumento de un designio político. La ciudad monumental y despótica, manejada como un grandioso juguete por las clases dominadoras.

A la ciudad real se superpone otra ficticia que, desoyendo las miserias de aquélla, despliega y exhibe la grandiosa parafernalia de sus foros,

templos a los emperadores divinizados, basílicas, termas, palacios, coliseos, anfiteatros, teatros y circos. Es una ciudad lúdica donde el emperador no sólo se divierte dando rienda suelta a sus deseos megalománicos, sino que hace divertirse a sus súbditos, no para mejorar en los juegos y ejercicios su estatura física y moral, sino para excitar sus pasiones y hacerlos más dóciles a sus designios. No para que el juego sea actividad sino espectáculo, como sucede hoy con el espectáculo deportivo de masas, nuevo y eficaz opio del pueblo. La ciudad imperial romana es en gran medida una ciudad artificial, un arte-factus o por lo menos un artefacto superpuesto a una ciudad real o natural cuyas lacras trata de esconder. No es, desde luego una ciudad virtuosa –virtuosa de virtudes cívicas– aunque no sabemos del todo si es una ciudad inmoral, porque esto es un asunto bastante delicado y problemático. El deseo de monumentalizar, de crear y ordenar grandes espacios que impresionen por su majestad y simetría pueden ser en sí pernicioso si se desatienden otras realidades sociales y otros beneficios públicos, pero tampoco se puede condenar con un espíritu puramente utilitario todo aquello que represente un lujo vital permisible a los poderosos que se convierten, muchas veces, en agentes inconscientes de una trascendental misión como intérpretes de algo que está



La especulación del suelo ha llegado a tales extremos. Pisos de un bloque de la clase obrera. París-Montparnase (1993). Andreas Gursky.

por encima de ellos y a la vez en aparente contradicción con los que soportan sus veleidades.

Por lo tanto el capricho de muchos emperadores, que hicieron de sus ciudades, de Roma especialmente, un costoso juguete no se sabe si a la larga fue el testimonio más brillante de una civilización, que tuvo en su momento que deplorar y sufrir múltiples inconvenientes y desventuras. Cuando los Césares expropiaban, destruían, terraplenaban, allanaban terrenos para convertirlos en ágoras inmensas donde levantar sus triunfales monumentos, sus obeliscos y columnas, no cabe duda que atropellaban humildes y respetables intereses, destrozan viejos lazos afectivos y familiares y sembraban al mismo tiempo la miseria sin conseguir aparentemente otra cosa que una vana glorificación de sus personas.

Si la historia está llena de tantos anatemas y condenaciones, de tanto clamor, e indignación contra aquellos poderes que hicieron violencia contra el pueblo resignado e impotente, esa misma historia está luego necesitada de la obra de aquellos prevaricadores para fundar con ejemplos palpables y palmario lo más sublime de su filosofía y para demostrar que esa historia ha tenido un motor espiritual de orden superior.

¿Podemos considerar el Monasterio de El

Escorial como un capricho o gigantesco juguete en manos de un extraño monarca que en los tiempos modernos resucita algo de la mentalidad arcaica, la magia y el poder carismático de los sátrapas orientales? El Monasterio ciertamente es, o mejor dicho era, un gran juguete, un gigantesco aparato de relojería, para coordinar las efemérides terrenas con el ultramundo. Desde allí se disparaban con tensión litúrgica del más solemne estilo, con regularidad ceremonial y con pulcritud cronológica, los oficios de difuntos que iban a asegurar la salud del alma, la redención de las penas y el disfrute de la bienaventuranza a las personas reales de una numerosa familia dinástica.

Para ello hubo necesidad de muchos dispendios —el juguete funeral era muy caro— que trajeron consigo quebrantos a la hacienda y no pocos conflictos que hoy llamaríamos de orden laboral, de los que don Ramón Carande y otros historiadores de la economía nos han dado cuenta. Era, pues, El Escorial, con ojos miopes de cortos alcances, una empresa condenable que no traía ningún beneficio a los súbditos de un monarca obseso y alucinado, que quería dejar constancia de su fe en forma indeleble. Podríamos encontrar cientos de acerbas críticas de los contemporáneos de Felipe II, que, sin embargo, para ser pulverizadas no



La ciudad bajo el capitalismo ha caído en manos de grupos financieros especuladores con fuertes intereses económicos. Sao Paulo. Geographical. Junio 2000.

requieren ningún razonamiento —es más, la razón está al lado de ellas— sino la simple contemplación del propio monumento que se justifica a sí mismo por encima de los quebrantos de sus súbditos. Es la gran lección que nos ofrecen ciertos fenómenos artísticos difíciles de descifrar porque sobrepasan en su último sentido las motivaciones concretas que les dieron vida. Por eso es tan difícil aplicar en estos casos valoraciones de tipo ético y menos a partir de conceptos simplistas ni fórmulas maniqueas. No olvidemos, tampoco, que estas empresas colosalistas producían puestos de trabajo y daban de comer a multitud de operarios.

En este sentido la labor urbanística de los

emperadores romanos, debido a sus múltiples contradicciones, a sus enormes contrastes entre el lujo y la miseria, entre el esplendor de los edificios públicos y sus solemnes orquestaciones arquitectónicas para glorificación del Estado y la miseria, hacinamiento, insalubridad, en la que se veían obligados a vivir no sólo la plebe sino incluso los ciudadanos menos pudientes, no puede sino condenarse sin paliativos. No encontramos la virtud, la *areté* que resplandece en los mejores momentos de la polis griega sino una urbe donde reinan los contrastes más crudos y las injusticias más flagrantes como resultado de una política de prestigio y autoridad que todo lo sacrifica el sentido hegemóni-

co, pero Roma, tiene también aspectos que la ennoblecen y la redimen. No es, por lo tanto éticamente condenable en masa y el legado urbanístico de Roma no sólo no se rechazó por la posteridad sino que incluso fue considerado como un ideal, evidentemente inasequible en tiempos de postración pero siempre acariciado como una meta. Así lo demuestran los modestos intentos de Carlomagno en Aquisgran y los planteamientos urbanísticos del Renacimiento, de la Corte Papal durante el barroco o de las capitales de los grandes Estados europeos en sus momentos de mayor esplendor, siempre sobre todo cuando un poder fuerte y hegemónico quiso dar prueba palpable de su existencia. En cualquiera de estas circunstancias nos encontramos con que la ciudad se convierte en el gran juguete de los poderosos, sin duda porque el juego no es sólo privilegio de los niños sino algo que el hombre ha heredado de su estructura infantil y de lo que no puede desprenderse sino cuando la vida le ha privado de todo aliento, de toda esperanza y de toda posibilidad. Por eso los poderosos, los que todo lo pueden y lo poseen son, aunque nos parezca paradójico, aquellos que pueden en determinadas ocasiones prolongar más su estructura infantil y gozar de la delicia de seguir disfrutando del juguete como estímulo o aliciente vital.

Hoy en día nos hemos dado cuenta de hasta qué punto el hombre maduro ha encontrado en el automóvil un juguete que ha prolongado su existencia infantil. Creo que en esto radica en buena parte el aliciente del automóvil para tantos y tantos hombres oscuros y desilusionados que, gracias al nuevo juguete a la medida de su edad y sus circunstancias, han vuelto a las alegrías ingenuas de la infancia. No hay más que ver como cuidan, limpian y adornan el automóvil con sus propias manos convirtiéndolo no en un objeto de uso, sino en un objeto de juego. Todos tenemos el recuerdo de cuando, ilusionados por un nuevo juguete, lo acariciábamos, lo mirábamos y remirábamos y movidos de un instinto de amorosa posesión con-

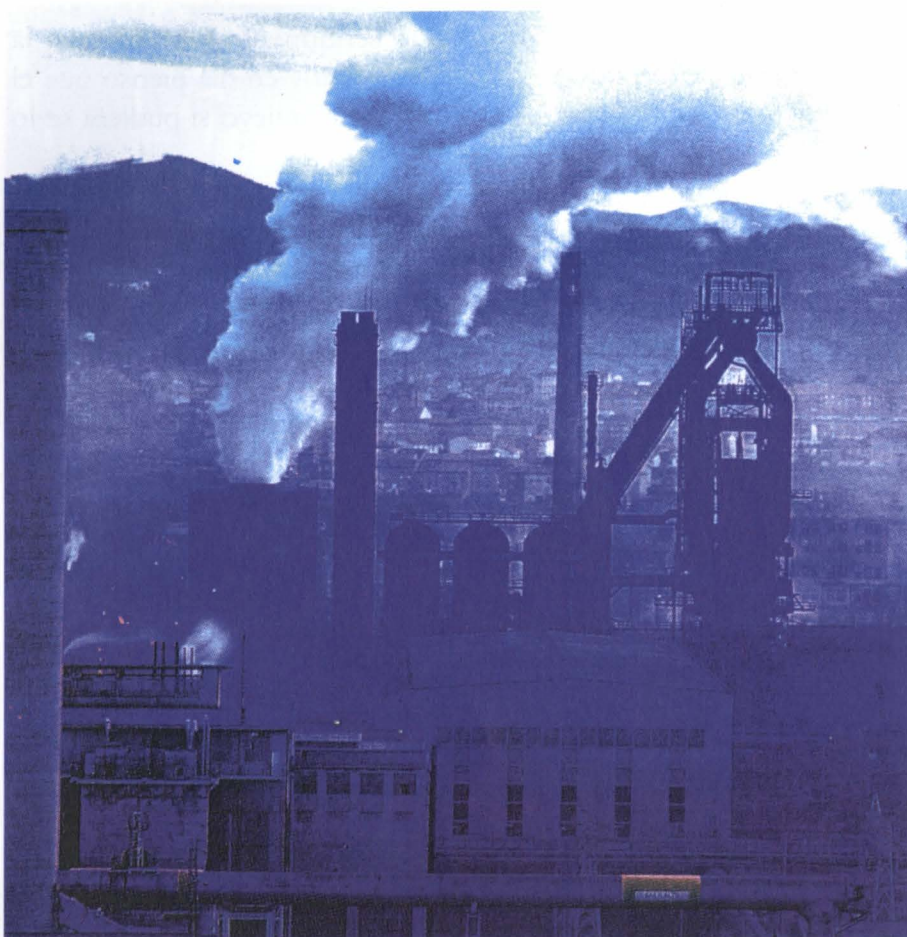
sagrábamos este sentimiento llevándolo a la cama con nosotros. Hoy en día pienso que el hombre con automóvil nuevo si pudiera se lo llevaría a la cama.

Como arquitecto he tenido también la experiencia frecuente de que la persona o la familia que puede hacerse una casa, transfiere a la construcción de esta casa propia muchas de las vivencias o sentimientos de su remoto pasado infantil. La casita de campo es otro de los juguetes que el hombre adulto puede permitirse hoy cada vez en mayor escala. Juguete que participa de las resonancias de aquellas construcciones que le entretenían de pequeño, lo mismo que el automóvil responde a los juguetes mecánicos y que como aquéllos termina al fin por ser descompuesto y desarmado por el placer de urgar en su interior y ver lo que sus tripas encierran.

En la misma línea, pero en una escala naturalmente mucho mayor y de más grave responsabilidad, el hombre ha tenido como máximo juguete la construcción de la ciudad, el más fabuloso juguete que puede envanecer a un hombre o a un grupo de hombres poderosos. ¿No es esto una afirmación extremada puesto que la ciudad es algo que excede por su complejidad a la acción individual de un hombre solo o de un grupo de hombres? Es evidente que estamos ante algo extremo y que generalmente no se trata —son casos muy raros— de una ciudad entera, sino de transformaciones y reformas parciales en ciudades existentes que en alguna ocasión son tan considerables que afectan mucho a la ciudad como un todo. Es lo que hicieron los emperadores sobre Roma en la que, como sobre un palimpsesto, escribieron sus grandes «tiradas» arquitectónicas.

Es cierto que esta estampación de estructuras artificiales sobre el cuerpo vivo de la ciudad fue debida en la mayoría de los casos a sistemas de poder autoritario y realizada por quienes gozaban de un poder absoluto capaz de llevar a cabo estas empresas con miras de prestigio y propaganda política. De estos hay bas-





La contaminación industrial ha llegado a extremos de degradación insostenible a las ciudades anarco-capitalistas. *Geographical*. Enero 2000.

tantes ejemplos en la historia y quizá los últimos monarcas que con este espíritu llevaron a cabo grandes realizaciones de tipo monumental, para lustre y magnificencia de sus cortes, fueron los del período barroco a partir de Luis XIV y todos los príncipes europeos que le imitaron, sobre todo en las Residenzstädte alemanas. ¿Puede considerarse esta estampación de grandes módulos urbanísticos con un criterio cortesano y ceremonial como algo que va contra la ética que debe presidir las realizaciones urbanas por tratarse de un capricho que desdén de las realidades sociales? No es tan fácil de juzgar ni menos de condenar. Muchas de estas realizaciones son hoy orgullo de ciudades como París, Versalles, Dresden, Praga, Karlsruhe, Nancy, Copenhague, Bath, Aranjuez, La Granja, etc. Y constituyen sin duda un valioso legado cultural. La ciudad no debe ser sólo una máquina funcional donde se cumplan las nece-

sidades de la sociedad en todos los niveles, sino así mismo un cuerpo investido de un sentido espiritual que en muchos casos pueden proporcionarnos los legados históricos, acomodando las viejas estructuras a las nuevas formas de vida con una prudente adaptación pero sin desvirtuar su verdadera esencia.

Por eso la defensa de los antiguos núcleos urbanos no es sólo una necesidad de orden cultural sino que puede convertirse en el punto de apoyo para la evolución de nuestras ciudades y en la reserva espiritual de las mismas, que cada vez van resultando más áridas y deshumanizadas.

El capitalismo desgraciadamente ha venido haciendo todo lo contrario, puesto que las ciudades han seguido siendo juguete de los mayores pero ahora no de monarcas, ni príncipes pagados de su gloria y de su grandeza sino de grupos financieros, de esa «managerial class»

constituida por los altos representantes de los grandes intereses «chairmans» y ejecutivos de las industrias más fuertes, bancos, sociedades de crédito y grandes empresas que hoy, más que nunca ejercen una enorme influencia sobre la evolución urbanística de nuestras ciudades, sin que la política –falta de auténtica base popular y sin el revulsivo de ese tan decantado contraste de pareceres e intercambios de criterios– pueda hacer nada para frenar el proceso, bien por falta de autoridad, bien por ser los políticos parte integrante de esa misma cadena de intereses económicos. Las ciudades son hoy por hoy en el mundo capitalista juguetes en manos de esa «managerial class» y de ese concierto de altos intereses.

Pero en este caso la ciudad entendida como mercado de valores inmobiliarios, como objeto de pura especulación se hace culpable de

graves pecados, que ni siquiera son redimidos por ninguna realización artística de alto nivel como por ventura sucedía en muchas ciudades del pasado donde los poderosos cometían pecados que eran salvados por los grandes artistas que estaban a su servicio. En las ciudades anarco-capitalistas como llamaban los urbanistas soviéticos a las nuestras, con denominación mordaz pero no carente de sentido, la especulación ha llegado a extremos de degradación insoportables. Nuestras ciudades se han hundido como consecuencia del caos estructural y han perdido todo sentido espiritual destruyéndose las posibilidades de vida noble, humana y armoniosa. El juego de los intereses ha sido un juego de fatales consecuencias para la vida ciudadana que ha naufragado estrepitosamente. Desde el punto de vista ético el balance es totalmente negativo, en un grado que no suce-



Hoy las ciudades las construyen los intereses económicos, incluso las del «boom turístico». El Puerto de la Cruz. Foto A. Suárez y J. Curbelo. Canarias 7.

día cuando las ciudades las construían los emperadores, los papas, los príncipes y los señores del pasado. Hoy las construyen los intereses económicos, incluso los del «boom» turístico.

Entre los muchos y graves pecados de la ciudad anarco-capitalista, que no creo haya superado tampoco la ciudad socialista (si es que ésta existe), no es el menor el de haber desterrado violentamente al niño y al anciano de sus aceras. Nada menos apto para el infante o el vejesto que vivir al pie de un rascacielos, canto del cisne —esperemos— de una época de depravación y horror y al lado del torrente circulatorio, que como río de chatarra, ruido y humo brama por nuestras avenidas.

Frente a esto no caben más que dos situaciones catastróficas: o el niño es víctima y víctima indefensa de una máquina infernal, o ponemos al niño en reservas aisladas de todo contagio impuro, como si se tratara de una especie rara sin posibilidades de pervivencia en el medio fabricado por sus padres.

La ciudad, es juguete de los mayores, se ha construido siempre de espaldas a los niños, pero en aquellas ciudades del pasado los niños podían también jugar y podían sentirse también niños dentro de un marco para seres humanos, donde generalmente resplandecía una imagen consecuente con la dignidad del hombre. Esto último nos parece esencial puesto que antes de que la ciudad se convirtiera en una máquina de hacer dinero y almacenar hombres, ya se trataba de polis griega o de las cives romana, de las medinas musulmanas o de las villas medievales en torno a la abadía o a la Catedral; ya se trataba de las grandes cortes barrocas o de las residencias de los príncipes rodeadas de jardines y fuentes, siempre el hombre procuró aunque muchas veces no lo consiguiera, elevarse sobre sus propias miserias.

En cualquier caso la ciudad intentaba ser algo noble y elevado y por eso mismo educador y el niño cuando empezaba a vivir no podía por menos de asimilar esas imágenes. Nunca como

en los primeros años las facultades perceptivas son más porosas, nunca es mayor la capacidad de asombro, ni las ventanas del alma están más abiertas. Todos recordamos cómo de niños los escenarios y paisajes nos conmovían y parecían grandiosos; todos recordamos imágenes de ciudades que vimos de niños y que al volver a ellas parece que se habían encogido y resultaban mezquinas para nuestra imagen idealizada. El niño capta a veces mejor que el hombre lo grandioso y bello y yo recuerdo con verdadera alegría un viaje que hice a Roma con mi hijo cuando tenía catorce años y cómo no salía de su asombro aumentando con el suyo el mío. En un momento me dijo sin poderlo resistir: «¿pero papá, esto que veo es de verdad?».

Consideramos a veces, creo que con notoria miopía, que al niño basta que le proporcionemos parques y lugares de juego con trampolines, toboganes y columpios, alegres y luminosas escuelas, guarderías cómodas, centros recreativos, campos de deportes en lugares aislados convertidos en verdaderas reservas infantiles. Todo esto es útil, necesario, imprescindible, pero el niño necesita algo más, y no podemos reducirlo al estado de simple párvulo sin más horizonte que el de un gentil animalillo que trisca y salta por los campos. Esto es rebajarlo de condición reconocer sus muchas y muy variadas sensaciones que hacen de él un hombre en potencia que incluso lleva en sus misteriosos mecanismos internos una potencialidad muy superior a la de muchos adultos. Cuando decimos de este o de aquel hombre que es un menor de edad cometemos muchas veces una injusticia contra la innata condición de los niños al compararlo al estado de hombres subdesarrollados: Un niño nunca es un subdesarrollado sino un desarrollado de otra manera; son menores de edad no en el sentido peyorativo con que aplicamos esta expresión a los mayores, sino menores en un sentido simplemente cronológico.

Por eso no creo en las reservas infantiles que parecen el desideratum máximo de los urbanis-

tas filantrópicos. El niño podrá parcialmente vivir en estos ambientes reservados, seguros, fuera de la circulación, podrá en ellos estudiar, jugar y hacer deporte pero también en ocasiones deberá participar de la vida toda, de la ciudad de los mayores, porque yo creo que también el niño a su modo es un mayor de edad y debe hacerse pronto a la ciudad de los mayores, porque aunque no la hayan hecho ellos y aunque haya sido el juguete de los mayores, también es la ciudad de ellos, que son capaces de entender para bien o para mal, de usar a su modo y de tomarla como alimento para su fecunda imaginación.

Dicen que Maquiavelo abrió sus ojos en las callejuelas de Florencia y que así salió de despierto e inteligente. Si nosotros educamos a nuestros hijos en el ambiente aséptico, aislado y reservado de inmensos jardines de la infancia creo que no tendremos muchos Maquiavelos. Cierto es también que andamos bastante escasos de Florencias.

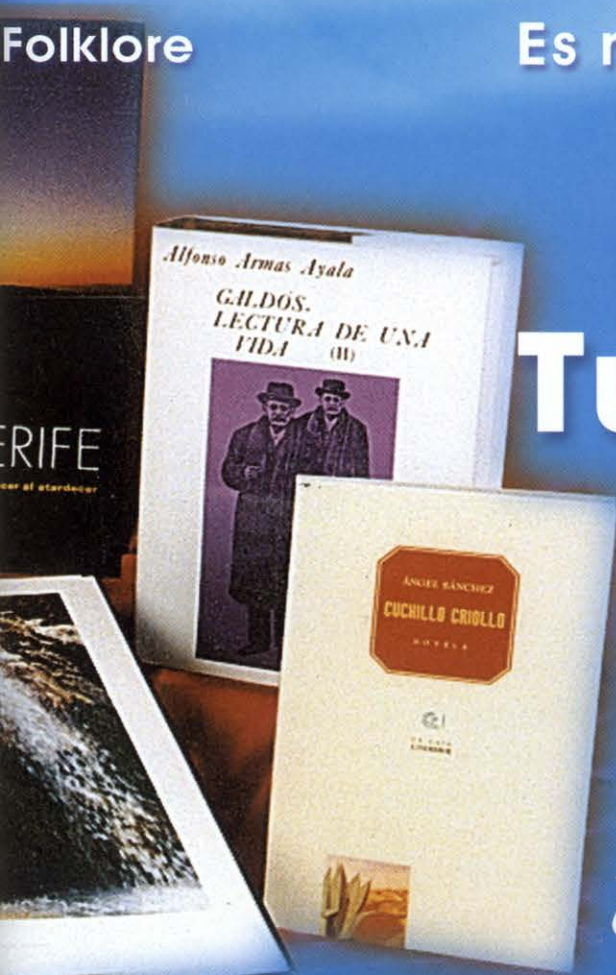
Para terminar diremos, que la civilización es difícil, casi imposible concebirla sin ciudades

que han vivido y viven en la historia, que son un mundo completo. La razón de que las ciudades sean decisivas en toda sociedad, hasta en las de predominio rural —ha dicho Julián Marías— es que son el órgano de la socialización o, si quiere, de la sociabilidad. Una sociedad es sociedad y, sobre todo, es una, gracias a sus ciudades. Las ciudades, pues, como tales, en plenitud de sus atributos, son insustituibles en nuestra civilización. Puede vivirse fuera de ellas, pero siempre contando con ellas, con un apoyo y especial referencia en ellas. Incluso al hombre de la aldea más remota, y sin que se de clara cuenta de ello, puede llegar el consuelo de que existen Roma, París, Pekín o Filadelfia y que en ellas se guarda un sagrado depósito de la humanidad. Porque la ciudad es una aglomeración humana fundada en un solar convertido en patria y cuyas estructuras internas y externas se constituyen y desarrollan por obra de la historia, para satisfacer y expresar las aspiraciones de la vida colectiva, no sólo la que en ellas transcurre, sino la de la humanidad en general.

Conservación de la Naturaleza  
Concursos Literarios y Artísticos  
Talleres Ocupacionales  
Arte y Exposiciones  
Bibliotecas  
Deportes de Base  
Formación  
Teatro y Danza  
Ajedrez  
Tercera Edad  
Lucha Canaria  
Filmoteca  
Investigación  
Guardería  
Fundación FYDE  
Hogar Escuela  
Publicaciones  
Folklore



Es nuestra *OBRA*



**Tú** la haces posible

**CajaCanarias**  
*OBRA SOCIAL Y CULTURAL*





Instituto de  
Cooperación Iberoamericana



Caja Canarias



Excmo. Ayuntamiento de  
Puerto de la Cruz