

Entradas y salidas al Puerto del Arrecife (1849-1859)

FRANCISCA PERERA BETANCORT
ANTONIO MONTELONGO FRANQUIZ

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo está fundamentado en llevar a cabo una aproximación a la Historia local de una entidad poblacional, que durante el siglo XIX atravesó numerosos avatares hasta lograr un claro afianzamiento como la ciudad que empezó a despuntar tras el comercio barrillero, que sufrió la crisis de los años 30 y que con el auge de la cochinilla y la apertura comercial, avanzó hacia su despegue definitivo. El comercio basado en las entradas y salidas de los barcos que aportaban al Puerto del Arrecife, marcaban la pauta económica insular.

La principal fuente de documentación para este estudio se conserva en el Archivo Municipal de Arrecife, integrada dentro de la serie documental de Sanidad —sin catalogar—, formada por dos expedientes sobre entradas y salidas de barcos a mediados del siglo XIX en el Puerto del Arrecife.

El registro se realiza para la necesaria obtención de las patentes de salud y refrendos. Se inicia desde marzo de 1849.

El principal motivo para llevar a cabo un registro de entradas (o visitas) y salidas de barcos del Puerto del Arrecife a partir de la fecha de referencia, habría que buscarla en un importante apartado social: la sanidad.

La existencia de una población altamente preocupada ante los numerosos casos de epidemias que se producían en los años cuarenta del siglo XIX, tanto en Europa, África —con la cual existían numerosos contactos comerciales: Mogador, Saffi, etc—, y las Antillas Españolas —lugar de referencia para la emigración canaria y española al haber sucumbido una gran parte del Imperio español a las ideas de las libertades nacionales, propugnadas por medio

de las independencias de las colonias hispanas en Iberoamérica entre principios y mediados del siglo XIX—, motivan que dicha preocupación social alerte a las clases dirigentes para llevar a cabo controles sanitarios tanto de los buques que entraban, como de los que salían.

La preocupación de las clases dirigentes se manifestaba ante posibles cierres de los puertos por evidencias de epidemias e incomunicaciones con los centros comerciales, como lugares de vital importancia para la economía local, dentro de la cual estaban integradas las clases.

Junto a este principal motivo, se dan manifiestamente otros de tipo político-económico íntimamente ligados como ya hemos observado.

La aparición en 1847 de unas calenturas —llamadas fiebres— en Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife(1) motivación junto al hambre y a la miseria latente en la que se vivía, que se tomaran serias medidas al respecto.

A mediados de 1851 los barcos de pesca que llegaban a Arrecife debían de mantenerse 6 días en cuarentena, que pronto pasarán a ser de 11. Además, no son admitidos los barcos que no lleven los refrendos.

INFRAESTRUCTURAS MARÍTIMAS

Los puertos

El Real Decreto de 1852 de Puertos Francos de Bravo Murillo contribuye en cierta medida a remediar los males latentes en el comercio canario (aislamiento por las guerras, pocas remesas de dinero de emigrantes desde una América independiente, auge del contrabando, etc.).

Cuenta esta isla con dos puertos: Naos y Arrecife. El primero, sobre todo, es el único que verdaderamente merece en todo el Archipiélago semejante calificación. Naos está al N. y Arrecife al S. de la Villa de este último nombre... forman el puerto del Arrecife, que por ser el más cercano a la población es también el más frecuentado de los buques del cabotaje: única clase de embarcaciones que permite su sonda, si bien ha habido ocasiones en que han entrado algunas hasta de 200 toneladas, para carenar(2).

También contaba Arrecife con los fondeaderos localizados por fuera de los islotes o arrecifes y el puerto conocido por las Bocas de Juan Rejón. Aunque es más fácil aludir que toda la costa de Arrecife forma en sí un auténtico puerto.

Los intentos y solicitudes para que los puertos del Arrecife fueran protegidos por la élite política a fin de dar trabajo a las clases necesarias, fue una constante a lo largo del siglo XIX.

La burguesía arrecifeña se movilizó para obtener la habilitación de su puerto en reiteradas ocasiones. Hacia 1825 dirige la municipalidad a Madrid una memoria que la Diputación provincial no tramitó, por lo que el 20 de noviembre de 1836 tuvo que volver a repetir su solicitud... El 24 de no-

viembre de 1840, la Junta Gubernativa de Santa Cruz de Tenerife autorizaba la total habilitación de los puertos de La Palma y Lanzarote... —sólo para la exportación al extranjero, Cuba y Puerto Rico. Semejante normativa, tomada para atraer la sumisión de las burguesías periféricas y aislar a la Junta gran Canaria, la derogó el Real decreto de 12 de diciembre... Los buques extranjeros, peninsulares y americanos seguirían con la obligación de dirigirse a Santa Cruz, La Orotava o Las Palmas para abrir su registro, descargar los efectos y presentarlos en las Aduanas, pagar los derechos y volverlos a embarcar para transportarlos a cualquiera de las otras islas a donde vienesen consignados(3).

Habría que esperar hasta 1852 con las franquicias, para que Arrecife contara con la libertad comercial marítima con la que poder decidir por sí misma. Hemos visto que la presión de las islas centrales se cernía sobre el cuello económico de Lanzarote a fin de ahogarla bajo sus propias presiones y manipulaciones políticas y económicas.

El Real Decreto de 15 de diciembre de 1852 declaró a los puertos de Naos y del Arrecife, como puertos de Refugio, pero hasta 1878 no se había ejecutado obra alguna para mejorar el tránsito por los mismos. Numerosos informes van y vienen solicitando la ejecución de las obras de los puertos, que en dicho año ascienden, sólo las de urgente necesidad, a la cantidad de 486.418,45 rvon., englobados en la limpia de sus fondos, reparaciones de sus muelles y una cisterna de agua para los buques que hacían aguada en el mismo.

Los barcos

Tipos de barcos

Hemos de tener en cuenta que no está claramente diferenciado el tipo de barco en determinados modelos; se habla de balandros y balandras sin existir una clara convergencia; un mismo barco es denominado pailebot o goleta. Posiblemente se deba a un relevo del secretario que tomaba nota, o al cambio de aparejo que llevaba implícito el cambio de tipo.

Hasta principios del siglo XIX existía la costumbre de clasificar a los barcos según la forma y dimensiones de su casco. A partir de mediados del siglo XIX se emplea la fórmula del aparejo como elemento de clasificación de los barcos.

Pero, la cosa se complicaba, porque cada país y zonas costeras fueron creando sus tipos de embarcaciones con especificidades locales. Dándose también diferentes nombres a una misma embarcación dentro de un país, y dentro de un mismo mar.

Entre los veleros de un sólo palo, los más conocidos eran la *balandra* y el *balandro* (balandra pequeña). Otros barcos de un sólo palo eran el *laúd*, la *tartana*, el *falucho* y el *cúter*.

Los barcos de dos palos integraban la gran mayoría de las embarcaciones

del siglo XIX. El *bergantín* estaba formado por los palos del trinquete y mayor, con velas cuadradas en ambos y una cangreja en la mayor; el *bergantín-goleta* no llevaba vela mayor. La *goleta* es otra embarcación de dos palos, pero que podía estar aparejado de diferentes formas, adoptando así varios nombres (goleta-cangreja, goleta de velacho, goleta hermafrodita), al igual que la *polacra* que también podía tener tres palos.

Las embarcaciones de tres palos eran más escasas, entre ellas destacada la *fragata*, la *bricbarca*, la *corbeta* y el *místico*.

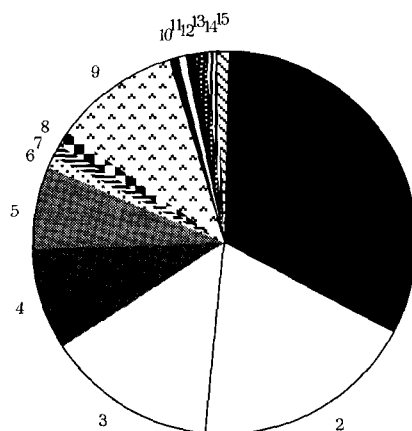
El estudio se ha centrado en las entradas de 1849 a 1855, y las salidas de 1849 a 1859. Hemos considerado dividir las salidas en dos periodos que corresponden a 1849-54 y 1855-59.

En el tránsito de los años estudiados destacan los bergantines-goletas, balandras-os, pailebotes y goletas, que suponen el 62,8% de las entradas, y el 73,9%-84,2% (en los dos periodos ya divididos de la salida. Todos ello motivado por el numeroso grupo de barcos dedicados a las actividades pesqueras y al comercio interinsular, que predominan sobre el resto de las actividades marítimas (véase Gráficos número 1 y 2).

Junto a estos cuatro tipos destaca el laúd (embarcación pequeña del Mediterráneo, de figura larga y angosta, semejante a un falucho) con un alto porcentaje, 14,2% en las entradas y 8,8%-3,4% de las salidas). También los barcos de pozo que registran un paulatino descenso (4% en las entradas y 5,5%-0,5 de las salidas). El resto de las embarcaciones registran porcentajes más bajos.

TIPOS DE BARCOS (1849-1854)

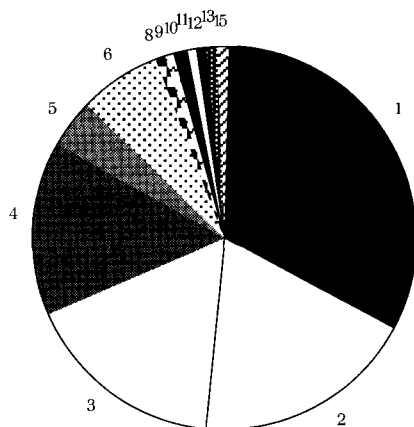
SALIDAS



- 1 (bergantín-goleta), 2 (balandra-o), 3 (pailebot),
4 (goleta), 5 (laúd), 6 (polacra-goleta), 7 (polacra),
8 (bergantín), 9 (barco pozo), 10 (barco remo), 11 (Místico),
12 (tartana), 13 (barco), 14 (falucho), 15 (otros)

Gráfico 1: Fuente:legajos A.M.A. Elaboración propia

TIPOS DE BARCOS (1855-1859)
SALIDAS



Relación (*vid.* Gráfico 1)

Gráfico 2: Fuente: Legajos A.M.A. Elaboración propia

Existe un desplazamiento de una serie de modelos de navíos ante otros que empiezan a entrar firme en el ámbito de la navegación tanto interinsular como internacional, todo ello fundado en nuevos avances de tipo técnico como constructivos; aparece la máquina de vapor aplicada al comercio marítimo. Los barcos de vapor aparecerán en aguas de Canarias y, en Lanzarote desde mediados de los años 50 del siglo XIX, alcanzando su máximo auge sobre los años 80 del mencionado siglo, junto a la instalación de determinadas casas comerciales extranjeras en las Islas favorecidas por ser las Canarias un lugar de depósito y comercio carbonero.

En cuanto al tránsito pesquero, hallamos un claro predominio de tipo de barco ligero y a vela, destacando los bergantines-goletas y balandros con los pailebotes, éstos últimos alcanzarán un mayor auge con la creación de una gran flota pesquera lanzaroteña en los años veinte y treinta del siglo XX.

También destaca la fisonomía del tipo de barco dedicado al tráfico nacional e internacional, predominando los bergantines, debido sobre todo a su gran porte y tonelaje, fundamentado en un mayor desplazamiento desde lugares más alejados y a la búsqueda de una seguridad marítima frente a las inclemencias meteorológicas.

Reseña de algunos barcos

La navegación marítima a través del Puerto del Arrecife, por medio de sus entradas y salidas, nos depara hablar de una división entre las embarcaciones dedicadas al cabotaje, a la pesca y al tráfico interinsular.

Las embarcaciones empleadas en el cabotaje con los puertos peninsulares y extranjeros, se encuentran controladas por comerciantes de dichas zonas. En cambio las empleadas en el tráfico interinsular sus dueños forman parte de la oligarquía isleña, al igual que las dedicadas a la actividad pesquera.

Entre estos barcos destacan algunos por sus especiales características dentro del ámbito lanzaroteño.

Así empezarán a verse en aguas conejeras los primeros «barcos correos», tal como ocurre con el «Guadalquivir» en 1853, y el bergantín goleta «Teide» que realizaba unos tres viajes mensuales entre los puertos de Las Palmas y Arrecife, haciendo las veces de barco-correo, y en otras como medio de transporte de los penados que tenían que desplazarse a los centros penitenciarios ubicados en las islas centrales.

Una de las embarcaciones más carismáticas de Lanzarote a mediados del siglo XIX, fue la Balandra «Bella Fanny», construida en los astilleros de Arrecife en 1843. Era propiedad de María de los Dolores Morales, la única naviera que constaba en las contribuciones del Puerto del Arrecife en dichos años. Dicha embarcación naufragaría en las Playas de Matas Blancas en 1857 después de haber servido al tráfico interinsular y pesquero.

Otras embarcaciones de dichos años fueron: el pailebot «Adelaida» de Tomás y Manuel Reyes y Juan Desumé (Duchemin), que fue desbaratada en 1854 en el Charco de San Ginés. La balandra «Venganza» que tuvo varios dueños, Francisco Quintana, Pedro Rocha, Manuel y Marcial Rodríguez, Juan Hernández, hasta que en 1907 fue desguazada. La Balandra «Abeja» contruida en Arrecife en 1845, propiedad de la familia Santos. El pailebot «Nereida», que fue construido en los astilleros de La Palma en 1827(4), por José Arozena, vendida luego en Lanzarote a Domingo Delgado, era un bergantín-goleta, etc...

Tripulación

Las tripulaciones de los barcos suelen ser por lo general y observando la media de los diferentes tipos, relativamente reducida. Los pailebotes por media tenían 8 tripulantes, las goletas entre 9 y 10; las polacras-goletas entre 8 y 9; los bergantines-goletas variaban aún más entre los 6 y los 12; el laúd con una media de 10; y la polacra con 11 tripulantes. Igual ocurre con las embarcaciones dedicadas a la actividad pesquera.

Las continuas «levas» para formar parte de la marina nacional a través de las matrículas de mar, lograban en cierta medida que escaseasen los marineros. El desaliento de entrar en la marina con sus años de dedicación plena, motivada a los que se encontraban matriculados su emigración para escapar de éste férreo control militar. Son numerosas las noticias y referencias al respecto.

...la marina de estas islas concluirá por completo muy en breve, principalmente por aquellas causas, a menos que se obtenga del Gobierno de S. M. la gracia de que no contribuyan para cubrir los cupos de la Armada, gracia que sería el más poderoso estímulo a que muchos jóvenes concurriesen a inscribirse en las listas especiales de hombre del mar y cesaran las bajas que frecuentemente se solicitan, porque hoy todos procuran ahuyentarse de las matrículas, lo que más tarde ocasionaría la total ruina de la navegación y del comercio de este Archipiélago que ya se resiste hasta el extremo de haber algunos buques fondeados en las aguas de este Puerto sin poder hacer viaje por falta de tripularios, y los que navegan lo hacen por igual motivo con la mitad de sus respectivas dotaciones...(5)

Días de navegación

La travesía desde los numerosos enclaves comerciales marítimos estaba sujeta a multitud de variantes. La tripulación necesaria para llevar a buen puerto el barco, la escasez de demoras, de naufragios y otras desgracias lo graban que un barco llegara en un tiempo acorde con su desplazamiento marítimo.

Así un barco desde Mallorca a Lanzarote tardaba una media de 20 días, desde Sevilla unos 8 días, desde Cádiz entre 4 y 6. Desde Funchal se realizaba la travesía por mar en 2 días.

Tal como se aprecia, a mediados del siglo XIX la distancia condicionaba el comercio, aunque cada vez se irá acortando con los avances técnicos llevados a cabo en las embarcaciones.

Patrones

acostumbrados desde que nacen a ver entrar y salir naves y a estar como patos en aquel tranquilo mar, le toman afición y se dedican a buscar su vida en este elemento; por tanto salen muchos y buenos marineros... cuyo número después se ha ido aumentando, los cuales han conducido las naves a diversas partes del globo, con toda felicidad e inteligencia(6).

Numerosos han sido los patrones lanzaroteños y marineros que ha desplegado a lo largo de la Historia de esta isla su saber marinerero por todo el mundo.

TIPOS DE BARCOS (Visitas: 1849, 51-55)

Tipo de barco	Totales	%
Balandra/o	116	26,5%
Laúd	62	14,2%
Goleta	62	14,2%
Barco pozo	18	4 %
Polacra-goleta	22	5 %
Pailebot	63	14,3%
Bergantín-goleta	34	7,8%
Bergantín	8	1,8%
Corbeta	8	1,8%
Barca	7	1,6%
Polacra	7	1,6%
Falucho	14	3,2%
Místico	6	1,4%
Tartana	7	1,6%
Bergantín-polacra	1	0,2%
Barco remo	1	0,2%
Cúter	2	0,4%
Barco vapor	1	0,2%

A mediados del siglo XIX encontramos algunos de estos patrones, que serían el germen de los que surgirían en los años 20 de este siglo que harían grande a la flota pesquera lanzaroteña hasta bien entrado los años 70 del siglo XX.

Varias son las dinastías arrecifeñas que manifestaron su amor por el trasiego marítimo, entre ellas encontramos a la de los Santos. Juan de los Santos y Andrés de los Santos (contaban en 1818 con un barquillo de pesca Juan y en 1824 con el barco San Benedicto y la goleta Mariquita y un barco de pesca(7) formaran la primera generación, hasta llegar a Fausto de los Santos Falcon (Hijo de Juan y natural de Arrecife n. 1811), patrón y constructor de barcos en el astillero de Arrecife, dueño de la goleta Santa Ana.

Los Delgado, formaban otra dinastía marinera del Puerto del Arrecife, Ramón y Manuel Delgado González en sus barcos «Rosita» de 66 toneladas, «Villalva», y «San Sebastian». Junto a ellos Sebastian Delgado, Ginés Delgado y Domingo Delgado.

Otros patrones importantes por el trasiego marítimo fueron: Manuel Bienes (dueños del pailebot «Doloritas», del «Villalva» y la goleta «Primavera», además de estar como tratante de pescado en 1858), Nicolás Velázquez Pineda (dijo de Agustín Velázquez de Gran Canaria, dueño de pailebot «Virginia»), Manuel Reyes y su hijo Tomàs Reyes Cabrera (dueños del pailebot «Adelaida», del bergantín «Ayudante», de la balandra «Santo Domingo», del

cúter «Explorador» y de la goleta «Nueva Adelaida»), y otros tantos que hicieron desde finales del siglo XVIII que el Puerto del Arrecife fuera un centro marítimo de primer orden en el Atlántico.

ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO

El transporte de pasajeros

El movimiento de pasajeros, tanto de entrada como de salida es importante, pero hay que matizar que algunos de los barcos que declaran pasajeros en su entrada, tienen los mismos o número similar de pasajeros en su salida, con lo cual se contabilizarían como pasajeros de tránsito.

Destacan, dentro del volumen de pasajeros de entradas, los años 1851 —con 232 pasajeros, de los cuales el 96% proceden de Puerto Cabras, en los meses de julio, agosto y septiembre—, y 1852 con un volumen de 101 pasajeros. Existiendo un volumen de 540 pasajeros durante el periodo 1851-1855 sobre las entradas llevadas a cabo.

Estos desplazamientos son claras referencias a la aguda crisis que se padecía, pero de la que no escapaba Lanzarote. No eran desplazamientos definitivos, sólo una escala hacia la búsqueda de un lugar que posibilitara un medio de vida mejor, conocedores de que Gran Canaria estaba atravesando otra difícil coyuntura.

En las playas de Lanzarote y Fuerteventura se encontraban por esos años apiñadas de gentes que suplicaban desesperadamente a los capitanes de los veleros que les condujesen a las islas mayores a cualquier precio(8).

En cuanto a la salida de pasajeros, aporta referencias interesantes para profundizar en el estudio de la emigración, tanto interinsular como transoceánica que quedaron constatadas en fuentes oficiales. En 1852 salieron por el Puerto del Arrecife 776 pasajeros, 806 fueron los que marcharon en 1853, 968 en 1854, y 832 en 1855. Sumando un importante contingente humano de unos 4.042 (1852-56). Destacar que algunos traían ya pasaje desde su punto de origen, y otros no —En 1853 el «Restauración» entró con 29 pasajeros de Málaga y salió con 76 para Montevideo—; en 1854 el «Dolores» entró con 0 pasajeros de Algeciras y salió con 22 hacia Gran Canaria, también se constata pasaje que se desplaza del sur peninsular —Cádiz y Málaga— hacia Canarias y América, varias son las salidas de dichos puertos con recalamientos en el Arrecife y posterior traslado a las islas centrales o a América.

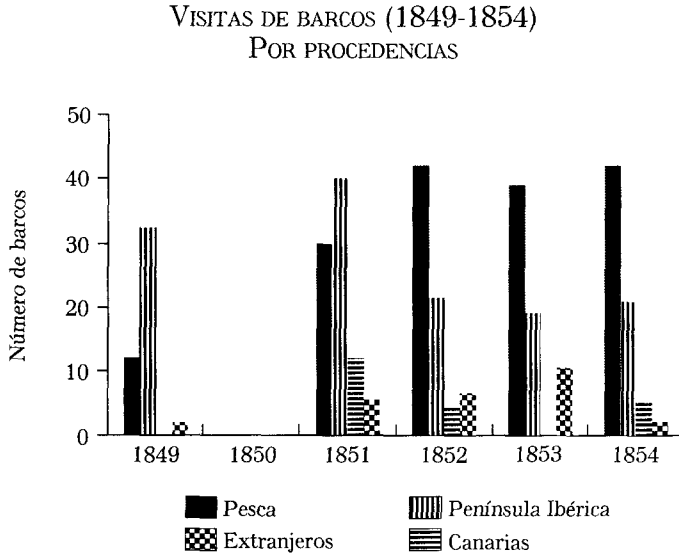


Gráfico 3: Fuente: Legajos A.M.A. Elaboración propia

Abundan tanto en salidas como en entradas el pasaje formado por 1 a 2 personas, aunque la cantidad se encuentre en los de mayor volumen. Manifestando que los buques que portaban dichas cantidades no estaban plenamente dedicados al transporte de pasajeros, frente a los que englobaban un mayor número de pasajeros. Demostrando que el tráfico de pasajeros aún no estaba totalmente controlado por las grandes navieras dedicadas al mencionado transporte.

El comercio marítimo

La cochinilla

Hemos destacado dentro del apartado del comercio marítimo a la cochinilla, por ser el producto que marcó una etapa de la economía canaria entre mediados y finales del siglo XIX, estando englobada dentro de este estudio.

El cultivo de la cochinilla en Canarias, resultó en sí, un gran beneficio para la sociedad, desde el campesino, pasando por el comerciante, es decir, afectó a gran parte de las capas sociales canarias. Lanzarote como uno de los principales productores no escapó de dicha dinámica comercial, y se favoreció con el nuevo producto. Las exportaciones de cochinilla fueron en aumento desde mediados del siglo XIX hasta la década de los 70 del siglo pasado, a

pesar de que fue el principal producto de exportación hasta casi los años 90 del mismo siglo.

La evolución de las salidas de cochinilla por el Puerto del Arrecife, así lo atestiguan, en 1852 salieron 4 embarcaciones, 3 (1853), 2 (1854), y 5 en 1855, manifiesta un periodo de comienzos en la exportación, aunque hay que matizar que muchos barcos iban cargados a las islas centrales para después reexpedir la mercancía a los centros internacionales importadores.

En 1858 la producción de cochinilla por islas variaba así: Lanzarote obtenía un 16% del total regional, frente al 35% de Tenerife, el 32% de Gran Canaria, el 12% de La Palma y el 5% de Fuerteventura(9).

También la cochinilla, al igual que la barrilla, sufriría adulteraciones y fraudes, que serían perseguidas por las autoridades locales, buscando el mayor beneficio de cara a la exportación y aceptación por los centros importadores internacionales, que a menudo protestaban ante la mala calidad de la misma(10).

Comercio interinsular

Numerosos son los productos de intercambio entre las Islas; de Lanzarote salía gran cantidad de granos y fruta de país, con destino a los grandes centros demográficos canarios (Las Palmas y Santa Cruz), pero Lanzarote recibía a cambio otros productos como la madera para la construcción de sus casas (Interesante son dos partidas de madera en 1852 y 1855 desde Marsella (Francia) y Muros (Galicia), aceites (de ballena), azúcar, jabones, etc...

El bergantín-goleta «Constancia» salía para Lanzarote desde Las Palmas el día 11 de septiembre de 1855, conduciendo 17 fanegas de papas, 11 fanegas de gofio, 3 cajones de velas, 48 cestas de frutas, 56 docenas de escobas, 2.000 pies pisando, 3 barricas de vino, 9 docenas de calabazas, 1 pipa de aguardiente, 32 costales de batata, 1 saco nueces, 2 cajones de rapaduras, 10 docenas de esteras, 3 cajas azúcar, 18 docenas de cestos vacíos, 8 de cestas pederas, y 6 pasajeros, el patrón era Francisco Rivero(11).

Otro producto que se remitía al resto de las Islas era la cal. Esta se enviaba bien ya elaborada o como piedra de cal para su posterior elaboración en los centros insulares. Desde el siglo XVI el comercio de la cal lanzaroteña era básico para la construcción de edificios, debido a la abundancia de la roca de cal en la Isla.

Todo ello junto a los productos estrellas: la barilla y la cochinilla, junto a pescado fresco (atún, sardinas, etc) y salado. Sin menospreciar otros como la ganadería, etc.

Se aprecia como varios puntos costeros canarios sirven como puertos, todo ello es debido a que el transporte interior en las Islas andaba anquilosado y en total abandono, con lo cual las relaciones económicas aún a mediados del siglo XIX se hacía por mar.

Salidas y entradas pesqueras

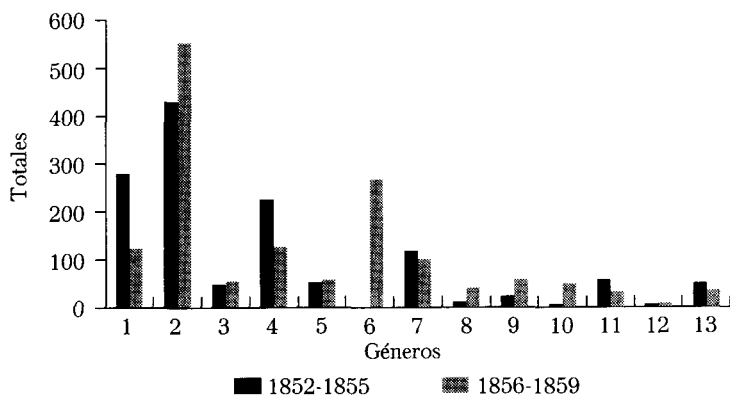
La industria pesquera fue muy importante desde comienzos del siglo XIX, pero aún así, estaba integrada dentro de una especie de economía de subsistencia, siendo una posible forma de paliar el hambre en una época de excesiva emigración.

Entre las salidas y entradas de barcos procedentes o con destinos a los lugares habituales de pesca-costa africana, Sonda, Jandía, o la misma costa lanzaroteña-existe un claro predominio en los meses de enero-marzo junto a los de septiembre-diciembre, señalando las fechas citadas de manera habitual para llevar a cabo tal actividad.

El trasiego de barcos pesqueros y su mayor volumen anda parejo al interés despertado por las pesquerías africanas en Canarias —dedicado en parte como mercancía de exportación y consumo local—, motivado ante las crisis alimenticias existentes por las carestías de algunos productos agrícolas.

Recordamos las compañías pesqueras creadas e intentos realizados en esos años: «concesión para instalar una compañía pesquera a Rafael Capa y Agustín Aguirre en 1854, otra para Agustín Gómez de la Mata y otros para la «Sociedad La Oriental» en 1861), el interés del Gobernador Vargas por dicha actividad comercial, y las ambiciones por dicho banco

GÉNEROS EXPORTADOS (1852-55) Y (1856-59)
PL. DEL ARRECIFE



1 (sal), 2 (lastre), 3 (barrilla y cochinilla), 4 (frutos),
5 (granos), 6 (?), 7 (varios efectos), 8 (millo), 9 (cal),
10 (pescado), 11 (pescado salado), 12 (atún), 13 (otros)

Gráfico 4: Fuente: Legajos A.M.A. Elaboración propia

pesquero de otras potencias europeas como Francia —Mr. Auber, capitán de navío y comandante del vapor de guerra «L'Etoile» recorrió en 1860 el litoral del Sáhara, favoreciendo la construcción en 1863 del puerto de Dakar (Senegal)—, e Inglaterra —instalación de un viceconsulado en Arrecife de Lanzarote y el establecimiento de una factoría por el inglés Mackenzie en 1876 en Cabo Juby—. También es interesante destacar el Tratado de comercio de 1861 con Marruecos, donde se confirma el derecho de pesca a los españoles en la costa de Marruecos (artículos 57-60); y el Tratado de Vad Ras (29-04-1860) con la concesión de un territorio en Santa Cruz de la Mar Pequeña suficiente para poder instalar un establecimiento pesquero»(12).

En 1858 Lanzarote contaba con una flotilla de 18 barcos (con un total de 720 Tns), y tripulados por 350 a 400 hombres) dedicados a la pesca, que anualmente capturaban unos 12.200 qq. de pescado, con un precio de mercado de 60 ryon/qq. Haciendo un total anual de 732.000 ryon que entraban en la Isla a través de la comercialización de los productos pesqueros(13).

Como observamos en el siguiente gráfico, las salidas de pesca son importantes y en grado creciente, aunque el destino preferente sigue siendo los puertos canarios frente a los de la Península Ibérica y otros países.

SALIDAS DE BARCOS (1849-1859)
POR DESTINOS

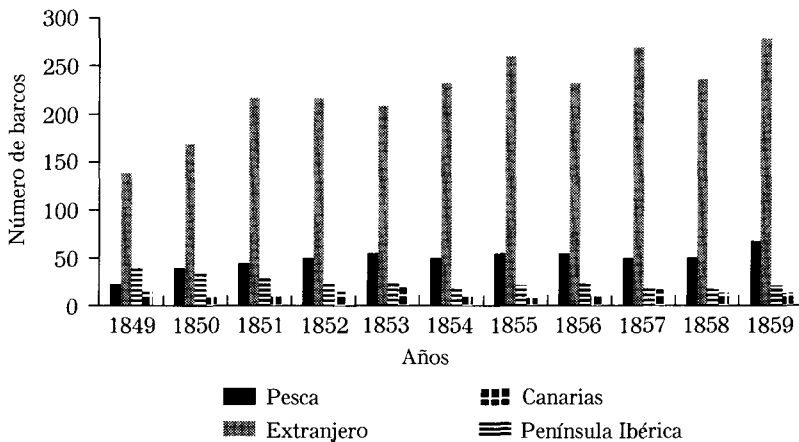


Gráfico 5: Fuente: Legajos A.M.A. Elaboración propia

Según Olive en 1861 las capturas pesqueras de Lanzarote eran de 11.200 arrobas de pescado, de las que se salaban unas 7.000. Formando la flota insular unos 55 barcos: dedicados a la pesca 40,4 al cabotaje y 11 al tráfico portuario. Representando el sector pesquero unas 381 toneladas, empleando a 360 tripulantes(14).

Tras las crisis de los años 30 y 40 del pasado siglo surge un auge comercial desatado tras los Puertos Francos y el boom de la cochinilla, a que se reanimara el comercio y la pesca, junto a la construcción naval. La población pesquera de Arrecife pasa de 267 (en 1834), 137 (en 1841) a los 517 en 1858, señalando el auge del sector pesquero en todo el movimiento económico que vivía la Isla en este periodo, aunque en la década siguiente se derrumbe y vuelva a alcanzar estas cotas en los años 20 del presente siglo.

Los puntos de destino de la flota pesquera eran la Costa (se entendía la zona costera lanzaroteña y la costa africana), Jandía (en Fuerteventura), Islas Salvajes o Sonda.

Al paso que por la parte O de Graciosa, sólo sale 2 millas el banco de las sondas...(15)

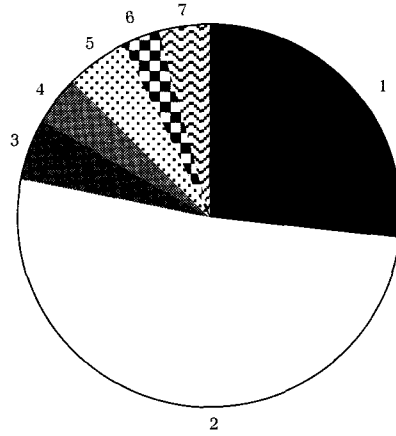
Comercio nacional e internacional

Con los Puertos Francos, Lanzarote empieza a tomar conciencia de independencia económica con respecto a las islas centrales (caso que ya se había dado en esporádicas ocasiones anteriormente, sobre todo con la barrilla), en las cuales estaba abocada a llevar sus cargamentos para ser registrados por la Aduana, su habilitación para el comercio, y la importancia de su producción en cochinilla, le abriría las puertas a las relaciones comerciales internacionales de una manera directa e independiente con el exterior, sobre todo a mediados del siglo XIX.

Un apartado importante del comercio nacional e internacional estaba fundamentado en el comercio de la cochinilla. Pero aún así, otros productos lograban salir hacia el exterior.

Según la procedencia de los barcos, vemos como con respecto al número de barcos extranjeros que recalán en el Puerto del Arrecife a mediados del siglo XIX, destacan los estadounidenses e ingleses con un 81% sobre el total. Constatando la existencia de embarcaciones del Norte de Europa (Dinamarca, Holanda, Bremen, Hamburgo, Hannover, Noruega, Suecia y Oldemburgo) con un 12% (gráfico 6).

SALIDAS DE BARCOS (1849-1859)
PROCEDENCIA EXTRANJERA



1 (Estados Unidos), 2 (Inglaterra), 3 (Francia y Sardo),
4 (Portugal), 5 (Dinamarca, Noruega y Suecia),
6 (Bremen, Hamburgo y Oldemburgo), 7 (Holanda)

Gráfico 6: Fuente: Legajos A.M.A. Elaboración propia

SALIDAS DE BARCOS (1849-1859)
PTO. DEL ARRECIFE

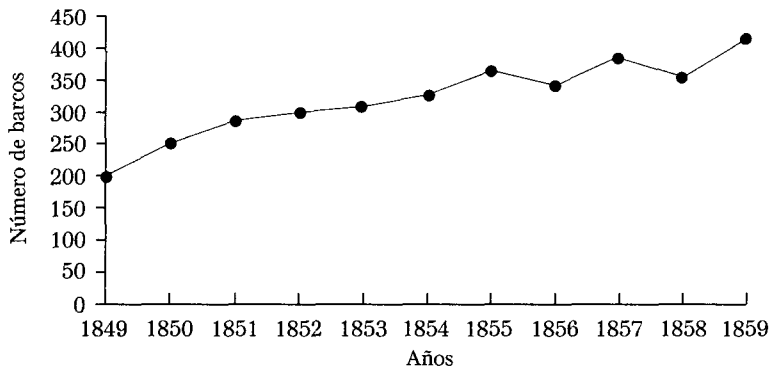


Gráfico 7: Fuente: Legajos A.M.A. Elaboración propia

Conclusiones

El Puerto del Arrecife se reafirma desde el siglo XIX como el punto a través del cual se instrumentaliza el comercio de Lanzarote. Esta situación hegemónica fue debida a un proceso largo y evolutivo con numerosos altibajos.

Contando con un condicionante geográfico espléndido, no logró las grandes expectativas que se depositaron en el mismo, debido a las crisis económicas generalizadas y a las constantes agresiones capitalistas y políticas llevadas a cabo desde las islas centrales, que ambicionaban el control marítimo de Canarias por medio de unos puertos bien pertrechados, aún sin contar con esas excelencias naturales que tenía el Puerto del Arrecife.

El tráfico marítimo desarrollado entre los años 1849-1859, marca en sí un tránsito de una etapa aguda y crítica hacia una de expansión y crecimiento económico, gracias al auge del comercio de la cochinilla.

Numerosos aspectos del trasiego marítimo desarrollado en dichos años confirman la íntima relación que existía entre la sociedad y la economía isleña, buceando en multitud de aspectos primordiales: emigración, sanidad, etc.

BIBLIOGRAFÍA

- 1 MILLARES TORRES, Agustín, «Historia general de las Islas Canarias». Edirca, Las Palmas de Gran Canaria, 1977, p. 20.
- 2 KERHALLET, Charles Phillippe, «Derrotero de las Islas Canarias», Imp. de la Revista Médica, Cádiz, 1860, p. 18.
- 3 MILLARES CANTERO, Agustín, «Arrecife, el puerto de la barrilla (En torno a los orígenes y desarrollo de una ciudad burguesa canaria entre el antiguo y el nuevo régimen)», Boletín Millares Carlo N° III, 1, Las Palmas de Gran Canaria 1982, p. 90.
- 4 YANES CARRILLO, Armando: «Cosas viejas de la mar», S/C de La Palma, 1989, p. 99.
- 5 A. M. A. Correspondencia de salida, Oficio del Ayuntamiento de Arrecife al Gobernador Civil, 18 enero de 1858, sin catalogar.
- 6 ÁLVAREZ RIXO, José Agustín, «Historia del Puerto del Arrecife. En la Isla de Lanzarote una de las Canarias» Aula de Cultura de Tenerife, S/C de Tenerife, 1982, p. 188-189.
- 7 MILLARES CANTERO, Agustín, *op. cit.* (3), p. 129.
- 8 HERNÁNDEZ GARCÍA, Julio, «La emigración de las Islas Canarias en el siglo XIX, 1981, p. 214.
- 9 KERHALLET, Charles Phillippe, *Op. Cit* (2), p. 18.
- 10 MARTÍN HERNÁNDEZ, Ulises: «La crisis de la cochinilla en Lanzarote 1875-1890», IV Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura, Arrecife, 1995, p. 215-246.
- 11 Prensa, OMNIBUS, 11 de septiembre 1855, p. 2.
- 12 MONTELONGO FRANQUIZ, Antonio, «La pesca en Lanzarote», Trabajo inédito, 1988, Facultad Geográfica de la Universidad de La Laguna.

- 13 KERHALLET, Charles Phillippe, *op. cit.* (2), p. 18.
- 14 OLIVE, Pedro de, «Diccionario Estadístico-Administrativo de las Islas Canarias», Barcelona, 1865, p. 126 y 616.
- 15 KERHALLET, Charles Phillippe, *op. cit.* (2), p. 23.