

# EL PUERTO DEL ARRECIFE: 606 AÑOS MIRANDO AL ATLÁNTICO

*Marcial Alexis Falero Lemes*  
*Antonio Montelongo Franquiz*

El Puerto del Arrecife, tal como consta en los documentos corresponde a su antigua denominación, aparece en la historia atlántica mucho antes que otros destacados enclaves portuarios de Canarias. Agustín de la Hoz decía “Arrecife, primero puerto y después ciudad”.

Fue considerado por muchos viajeros y científicos como el mejor puerto natural de Canarias, gracias a su clara posición geográfica, al abrigo de una bahía surcada de varios islotes y arrecifes.

Si a ello unimos las condiciones histórico-geográficas, el Puerto del Arrecife contaba con todas las bendiciones para su importante papel en la historia de este océano.

- a) Puerto natural y seguro, el mejor de Canarias.
- b) Con facilidades para el embarque y varamiento de los barcos en las bajas y arrecifes costeros.
- c) Posibilidad de aguada, por la existencia en sus cercanías de maretas y bebederos.
- d) Fácil acceso al principal núcleo urbano insular, Zonzamas, Gran Aldea y posteriormente Teguisse.

## ARRECIFE EN LA ANTIGÜEDAD

Los navegantes del pasado que se atrevieron en su día a atravesar las Columnas de Hércules y bordear la cercana costa africana por diferentes motivos, pero principalmente económicos y de exploración, a buen seguro conocieron las Canarias, y en ese trayecto Lanzarote y el Puerto del Arrecife formarían parte de las singladuras marítimas de esos nautas.

Las colonias fenicias ubicadas en las cercanas costas de África proporcionaron una economía fundamentada en el comercio y la actividad pesquera primordialmente. Desde Gades (Cádiz), Lixus (Larache), Tingis (Tánger), Mogador, Thamusida, Kouass, etc., los comerciantes fenicios tuvieron a la vista las Islas Canarias y la costa oriental de Lanzarote, donde el Puerto del Arrecife ofrecía un lugar seguro para resguardar sus barcos en momentos difíciles. Luego, la presencia de población romanizada, como la expedición que realizó el rey nómada Juba II a Canarias, nos acerca a un contexto relacionado con el mundo mediterráneo y el “Círculo del Estrecho”.<sup>1</sup>

## EL REDESCUBRIMIENTO

La primera referencia histórica que poseemos del Puerto del Arrecife nos las proporcionan las crónicas normandas del *Le Canarien*:<sup>2</sup>

Y en el mismo día en que la barcaza llegó al puerto del Rubicón, de vuelta de las islas, ellos partieron y se fueron a otro puerto llamado el Arrecife. Allí Gadifer les mandó entregar carnes para su regreso...<sup>3</sup>

Y precisamente el día en que la barcaza llegó al puerto de Rubicón, la barcaza partió y se fue a otro puerto llamado Arrecife. Allí se les hizo entregar carnes para su vuelta...<sup>4</sup>

Estas referencias nos muestran la aparición en la historia del Puerto del Arrecife en el año 1402, es decir, hace 606 años en que este enclave portuario y demográfico ofrece su territorio al mundo atlántico.

Pero anteriormente a este instante histórico, un cronista de las Islas, Marín y Cubas, recoge la siguiente cita:

Navegaron (los franconormandos) al oriente de la isla de Lanzarote, al puerto de Guanapayo, donde había edificio o cimiento del castillo fuerte... que fabricó Lancelot Mailesol, milanés, que aquí fue escala de mallorquines...<sup>5</sup>

Esta cita nos habla de un puerto ubicado en la parte oriental de la isla de Lanzarote, que fue escala de mallorquines en el siglo XIV, y que en el mismo el navegante genovés (o milanés como refiere el cronista) de origen francés instaló una torre o castillo. Esta torre debería ser muy similar a las torres genovesas ubicadas en varios lugares de las costas mediterráneas, al igual que los torreones o torres instaladas en varias islas, como la de Gando, Añaza o la de Mar Pequeña en la costa africana, que servían desde la costa como punto de contacto y penetración hacia el interior de esos territorios.

¿Dónde podría estar ubicado el puerto de Guanapayo? Si atendemos a las referencias históricas actuales vemos que localizaciones como el Puerto de La Orotava, actual Puerto de la Cruz, es una prolongación del espacio de La Orotava hacia la cercana costa. Si tenemos el topónimo Guanapay ubicado en Teguiise, el puerto principal de Teguiise durante muchos siglos fue el Puerto del Arrecife, que podría ser el puerto de Guanapay-o. Otra premisa sería la existencia en la costa arrecifeña del topónimo puerto Caballo, Cayo, Cavayo, que guardaría una cercana hipótesis con el topónimo Guanapayo. Pero tropezaríamos con otro topónimo en la costa oriental lanzaroteña, Papagayo, en la zona sur insular, en cuyas orillas encontramos el primer asentamiento franconormando, el de San Marcial del Rubicón, con la existencia de un castillo localizado en los años sesenta del siglo XX. Esto nos plantearía otra hipótesis, ¿sería el actual enclave de San Marcial el lugar y puerto de Guanapayo y castillo de Lancelot, y el de San Marcial estaría tierra adentro en la cercana localidad de Maciot?

Lo que está claro es que la presencia de las naves mallorquinas, y las del navegante genovés Lancelot Maloyssel,<sup>6</sup> no pudieron pasar por alto un lugar marítimo seguro en la costa lanzaroteña, como ya en 1402 habían hecho los franconormandos de Jean de Bethencourt.

#### EL PUERTO DEL ARRECIFE Y SUS PUERTOS

Un litoral tan rico con numerosos entrantes y calas seguras para la navegación como Arrecife, no solo presentaría a lo largo de su historia un único desembarcadero. Por ello, podemos contar con la presencia de varios puntos en el litoral que fueron utilizados como puertos.

Desde un principio hallamos el Puerto Principal o del Arrecife ubicado frente al actual castillo de San Gabriel. Este puerto lo podemos apreciar en un plano realizado por el ingeniero Leonardo Torriani cuando visitó la isla a finales del siglo XVI.<sup>7</sup> El señor Diego García de Herrera mandó construir en sus orillas un silo y una rampa empedrada a modo de muelle con baluartes esquinados y algunas ballesteras cerca del castillo de San Gabriel.<sup>8</sup>

Al sur del litoral arrecifeño encontramos el Puerto Caballos, Cayo o Cavayo, ubicado frente al islote de Fermina o del Quebrado y la punta del Camello en la costa arrecifeña. En sus aguas se encontraron en los años sesenta del siglo XX varias ánforas, de probable origen romano.

En el interior del charco de San Ginés (anteriormente La Caldera, o La Caldera del Taro), el señor Diego García de Herrera mandó construir un embarcadero de piedra seca en el margen suroeste, precisamente donde empezaba el camino hacia la calle de la Villa (hoy de Pérez Galdós); al abrigo de este embarcadero surgirían las primeras casas y almacenes, y tal vez la presencia de un primer cementerio. En la misma orilla un poco más al sur encontramos varios rellenos naturales que sirvieron como rampas para barquillos e incluso como puertitos, todos ellos rellenos por el sedimento acumulado en el referido lugar y la construcción de varias casas, muy cerca de la actual iglesia de San Ginés.

Porto Naos constituye el puerto humilde y pesquero, situado al noreste de la población.

... El cuarto Charco ó Puerto llamado Puerto de Naos, está más al este de los precedentes...Es el único puerto que hay en la provincia...<sup>9</sup>

Cerca del Puerto Principal o del Arrecife, debido a las necesidades planteadas por el comercio y su reactivación a finales del siglo XVIII y principios del XIX, se construyeron varios muellecitos, como el de King, frente al castillo de San Gabriel y charco de la Destila. Pero de entre todos ellos destaca el muelle de las Cebollas o muelle Chico, que fue inaugurado el 29 de junio de 1792 (ubicado en el actual parque Ramírez Cerdá), y que sirvió de base al comercio marítimo de Arrecife hasta bien entrado el siglo XX.

#### EL PUERTO Y LA NECESIDAD SOCIAL Y ECONÓMICA

Desde el siglo XV, Arrecife es la puerta de entrada y salida de Lanzarote, al igual que otros puertos como el de Arrieta al norte o el de Janubio al sur. Será a partir del siglo XVIII, tras las erupciones volcánicas que llegaron a sepultar el puerto de Janubio y dejaron paralizada la actividad económica en el centro-sur insular, junto a una serie de crisis económicas de mediados y finales de ese siglo, cuando este puerto adquiere el máximo protagonismo en la isla.

A partir de la mitad del siglo XVIII, y tras salvar las crisis del final de ese siglo, las destilas y bodegas instaladas en Arrecife muestran una actividad comercial inusitada alrededor del comercio del aguardiente, provocando el arranque económico de la ciudad y puerto con un importante trasiego marítimo hacia puertos de la isla de Tenerife principalmente.

La producción de aguardiente fue continua y únicamente se interrumpió en cierta medida por los altos precios que adquiriría otro producto, la barrilla, siendo por tanto el origen de la riqueza del Arrecife el aguardiente y su proyección posterior, enlazando en un corto espacio de tiempo con el de la barrilla.

El comercio barrillero llena de riquezas el Puerto, y pronto surgen acaudalados hombres de negocios, casas lujosas, actividades sociales de ocio. La nueva burguesía arrecifeña compuesta por personas procedentes de muy diversos lugares (Inglaterra, Irlanda, Malta, Portugal, Italia, Francia) tiene la necesidad de contar con un puerto mejor. Es a partir de este momento cuando el muelle de las Cebollas (1792) aparece en escena garantizando un buen desarrollo del comercio marítimo, lo que unimos una serie de rampas y pequeños muelles que son acondicionados en la marina de Arrecife.

Es el instante en que este pequeño acondicionamiento marítimo favorece que Arrecife y su puerto reciban la visita de barcos de diferentes nacionalidades, adquiriendo un papel internacional en el Atlántico.

Tras este período de bonanza económica aparecen nuevamente las crisis desde finales de la primera década hasta casi entrado los años treinta del siglo XIX.

La clase burguesa ve cómo merman sus beneficios e intentan obtenerlos de otra manera: el contrabando, el comercio ilícito y el fraude al fisco.

Esta indigna manía de llevar y querer concentrar todo en Santa Cruz, es causa de mas males que bienes, los contrabandistas abordan a las costas e islas desierta, desembarcan los efectos, no llevan frutos en cambio, sino dinero...<sup>10</sup>

Aquí aparece por primera vez la desconfianza de las autoridades locales ante el auge de Santa Cruz de Tenerife como capital de las Islas. Posteriormente, esta desconfianza se trasladará hacia Las Palmas de Gran Canaria por el desarrollo realizado en el Puerto de La Luz gracias al apoyo de sus representantes cerca del Gobierno, frente a la inactividad inversora en el de Arrecife.

En 1838 se lleva a cabo la explanada de la Marina habilitada como depósito de mercancías para el comercio marítimo.

Con la declaración de Puertos Francos en 1852, Arrecife sigue reclamando inversiones para su puerto, frente a las que se realizan, en grandes cantidades, en los dos de las islas principales.

Ignoran esas autoridades, como lo ignora el Gobierno, que en la isla de Lanzarote, distante pocas leguas de la costa de África, existe un puerto natural que, con poco costo, sería lo que es hoy el de refugio de Las Palmas...<sup>11</sup>

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

Las inversiones de finales de este siglo serán principalmente para la realización del muellito de Porto Naos, que será terminado en 1888.

En el siglo XX, Arrecife se va consolidando gracias, sobre todo, al comercio con el Caribe (cebollas, garbanzos) y la actividad pesquera. La visita del rey Alfonso XIII en 1906 proyecta la necesidad de un muelle comercial que será realizado entre 1908-1920.

En 1928 se crea el organismo de Puertos de Gran Canaria, más tarde denominado de Las Palmas, dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. El primer ingeniero jefe de esta entidad será el arrecifeño Ruperto González Negrín, que permanecerá al frente hasta 1957. Por sus gestiones se logra la realización del muelle de los Mármoles al noreste de la ciudad en 1958.

El muelle de los Mármoles se convierte así en el principal puerto de Arrecife y de la isla; en 1961 será declarado de interés general.

En el año 1966 llegan los ferry “Black” con enlaces hacia Londres y La Haya, activándose la actividad exportadora de productos agrícolas, como tomates y cebollas, hacia los puertos europeos y peninsulares.

Este auge comercial motiva la creación en 1981 de la Asociación de Consignatarios y Estibadores de Lanzarote y Fuerteventura. En 1987 se construye el muelle de Contenedores ante la fuerte demanda de productos por el crecimiento turístico insular.

Poco a poco, el Puerto del Arrecife va adquiriendo el protagonismo marítimo que por derecho, como el mejor puerto natural de Canarias, le correspondía en la Historia; así se ha convertido en el primer puerto receptor de cruceros turísticos de Canarias junto al de Santa Cruz de Tenerife.

#### ACTIVIDAD PORTUARIA: NAVIERAS, BARCOS, PERSONAJES

Todo este desarrollo portuario no será posible sin el trabajo constante y la labor desplegada por muchas personas y entidades a lo largo de su historia.

Toda actividad portuaria genera una serie de empleos y oficios en tierra, alrededor del muelle. Los consignatarios, estibadores, transportistas, navieros, patronos, remolcadores, ayudantes de marina, marineros, carpinteros de ribera, náuticos, prácticos de muelle, capitanes y tantos otros han dejado su huella en este puerto.

Entre los consignatarios hallamos a Antonio González Marrero, José Tabares, Mauricio Cedrés, Antonio Hernández, Juan Oliva, Matías García. Ayudantes de marina como Andrés Clares, quien luchó por la instalación del Pósito de Pescadores<sup>12</sup> de Arrecife.

Personajes claves como Ruperto González Negrín, de quien ya hemos hablado; de Emilio Ley Arata quien, como director de la compañía “Transmediterránea” en Canarias, aportará su granito para el crecimiento portuario de Arrecife.

Navieros como Antonio Armas Curbelo quien, tras poseer en 1936 el pailebot *Rosario*, va aumentando su flota hasta ser lo que hoy en día es la “Naviera Armas” que surca todos los puertos de Canarias.

Sociedades como el Casino Club Náutico, fundado a mitad del siglo XIX, que con diversas actividades marítimas ha mostrado internacionalmente Arrecife al mundo (la regata de San Ginés, campeonatos nacionales, europeos, mundiales...).

Un sinfín de barcos han surcado este puerto. Desde aquellos que hacían la ruta de las Indias y recalaban aquí, pasando por los mallorquines, los barcos de cabotaje del siglo XIX de

la “Cía. Ghirlanda Hermanos”, la “Elder Dempster”, luego los vapores *León y Castillo* y *Viera y Clavijo*, para más tarde, en el siglo XX, los “correillos” o “negros” de la compañía de “Vapores Correos Interinsulares” denominados *Lanzarote, La Palma, Fuerteventura*.

El tráfico portuario ha ido en aumento. En los siglos XV-XVII con una actividad comercial controlada por los quintadores ubicados en el Puerto del Arrecife con el fin de recaudar el quinto para el señor territorial, hasta los miles de buques y millones de toneladas que se registran en la actualidad, todo ello junto a los buques de turismo o cruceros.

En 1967 se superó el millón de TRB (Toneladas de Registro Bruto); en 1970 los dos millones de TRB; en 1976 se pasó de los tres millones de TRB. Y así continuamente.

La llegada de barcos emblemáticos como el *Queen Elizabeth II* en 1982, junto a otros, ha aportado a este puerto un signo de distinción y sobre todo de valorar el esfuerzo de tantas personas que con pocos medios y recursos han logrado estas metas.

En la actualidad, la búsqueda de la obtención del PIF (Puesto Internacional Fronterizo), que frente a pretensiones pasadas y anquilosadas tratan de arrebatar el futuro desarrollo del Puerto del Arrecife como puerto de escala y de base de Canarias hacia el continente africano. La reciente instalación de una línea marítima entre Puerto del Rosario y Tarfaya (Marruecos) irá unida a otros enlaces en un tiempo breve que redundará en un claro beneficio para ambas orillas atlánticas.

En estos 606 años de historia marítima atlántica, el Puerto del Arrecife ha sabido conjugar cómo un puerto se convierte en ciudad, logra unir a toda una isla y se lanzó a la aventura atlántica en los cercanos continentes africano, europeo y americano.

## NOTAS

- <sup>1</sup> Planteamiento actual en la arqueología, donde cerca del Estrecho de Gibraltar, ambas orillas, la africana y europea, mostraban ciertas similitudes a partir del II milenio a.n.e (antes de nuestra era) que conformaban un todo en ese espacio. Canarias es una prolongación hacia el Océano Atlántico de ese espacio geográfico-cultural.
- <sup>2</sup> CIORANESCU, Alejandro: *Le Canarien. Crónicas francesas de la conquista de Canarias*, S/C de Tenerife, 1980.
- <sup>3</sup> *Ibidem* (versión G), p. 38.
- <sup>4</sup> *Ibidem* (versión B), p. 136.
- <sup>5</sup> MARÍN Y CUBAS, Tomás: *Historia de las siete islas de Canarias*, Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas, Las Palmas de Gran Canaria, 1986, p. 61.
- <sup>6</sup> Su origen puede estar en Lançarote da Franca, navegante y futuro organizador de la flota portuguesa, su yerno Manuel Pessagno (Pessanha) será el primer almirante de Portugal. Lancelot Maloysel o Lançarote da Franca o Lanzarote el francés. Lançarote da Franca, casado con N. Afonso en Portugal, tendrá a Leonor Afonso, que en 1280 será la segunda esposa de Manuel Pessanha, designado en 1280 primer almirante de Portugal. De este último matrimonio nacerá Lançarote Pessanha, tercer almirante de Portugal, casado con Catarina Vaz, su hermanastro Bartolomeu Pessanha será el segundo almirante de la flota portuguesa. Los Pessanha constituirán una dinastía de almirantes portugueses. <http://www.geneall.net>.
- <sup>7</sup> TORRIANI, Leonardo: *Descripción e Historia del Reino de las Islas Canarias antes Afortunadas con el parecer de sus fortificaciones*, S/C de Tenerife: Ed. Goya, 1978.
- <sup>8</sup> El señor insular, Diego García de Herrera, como señor de las Islas Canarias y del Mar Menor de Berbería, en el año de 1478 salió de Arrecife al puerto de Gauder, en la desembocadura del río Mediodía (en la costa de África, actual Marruecos), donde levantó fortaleza, con dominio desde Agadir a Cabo Blanco, esta fortaleza denominada de la Mar Pequeña será con el aporte de población lanzaroteña y contando con el Puerto del Arrecife como punto de sostén, la primera penetración y colonización sería del continente africano por parte de España, pero financiada por gente de Lanzarote.
- <sup>9</sup> VALVERDE Y ALVAR, Enrique: *Guía de España, Baleares, Canarias y Posesiones de África*, Madrid, 1839, p. 68.
- <sup>10</sup> BOLETÍN OFICIAL DE CANARIAS (BOC), núm. 27, 27 de marzo de 1840.
- <sup>11</sup> RUIZ AGUILAR, Ricardo: “La Autonomía de Canarias”, *Las Canarias*, núm. 22, 10 noviembre de 1901.
- <sup>12</sup> Sociedad destinada al auxilio y bienestar del marinero, en este centro social se impartían incluso clases a los hijos de la marinería.