

# **LAS PALMAS DE GRAN CANARIA: PROS Y CONTRAS DE UNA CIUDAD PORTUARIA ATLÁNTICA DURANTE EL PERIODO DE NAVEGACIÓN A VELA**

## **LAS PALMAS DE GRAN CANARIA: PROS AND CONS OF AN ATLANTIC PORT CITY DURING THE PERIOD OF SAILING**

*Francisco J. Sánchez La O  
Antonio Santana Santana*

Las Palmas de Gran Canaria debiera ser una ciudad-puerto y no lo es; es una ciudad que en uno de sus extremos tiene un magnífico puerto.

Pérez Parrilla,  
S.T., (1994)

### RESUMEN

En este trabajo realizamos una síntesis de los pros y contras que, según nuestro análisis, incidieron en el modelo, dinámica y nivel de desarrollo urbano-portuario de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria durante el periodo de navegación a vela. En él se describen y analizan factores, elementos, circunstancias, inconvenientes, etc., que influyeron favorablemente o condicionaron su desarrollo.

**PALABRAS CLAVES:** ciudad, puerto, recursos, condicionantes, comercio,

### ABSTRACT

This work is a synthesis of the pros and cons that influenced the model, dynamic and level of urban development-port of Las Palmas de Gran Canaria during the period of sailing. It described and analyzed factors, elements, circumstances, inconvenience, etc. which impacted favourably or conditioned its development.

**WORDS:** city, port, resources, requirements, trade, process, development.

---

*Francisco J. Sánchez La O:* Autoridad Portuaria de Las Palmas. Explanada Tomás Quevedo s/n. 35008 Las Palmas de Gran Canaria. fsanchez@palmasport.es  
*Antonio Santana Santana:* ULPGC. Pérez del Toro, 1. Las Palmas de Gran Canaria. asantana@dgeo.ulpgc.es

proceso, desarrollo.

#### PLANTEAMIENTO DE PARTIDA

Las reflexiones que desarrollamos en este trabajo se fundamentan en la siguiente cuestión: por qué el desarrollo portuario de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, que contó desde sus orígenes con el conjunto de recursos socioeconómicos y naturales más favorables de todo el archipiélago canario para constituirse en ciudad portuaria de primer orden, se retrasó hasta mediados de siglo XIX, cuando los británicos la convirtieron en enclave estratégico al servicio de sus intereses comerciales, y rediseñaron la ciudad y su puerto.

#### EL ESTABLECIMIENTO DE LA CAPITAL COLONIAL

La primera reflexión tiene que ver con la llegada de la flotilla de Juan Rejón a Gran Canaria en 1478 y la elección del puerto natural de las Isletas para fondear sus naves y la vega sur del Guinguada para levantar su campamento. Este militar, con órdenes expresas de la corona de Castilla para conquistar la isla, no la circunnavega en busca de la mejor ensenada para el desembarco, descartando de esta manera otros fondeaderos posibles ya conocidos y utilizados. Por lo sucedido, según las narraciones que relatan este hecho histórico, parece ser que sus naves enfilaron decididamente sus proas hacia la bahía de las Isletas y allí fondearon y desembarcaron<sup>1</sup> para dirigirse posteriormente hasta el Guinguada donde, en una pequeña elevación del terreno situada en la ribera sur del barranco, se asentaron y pertrecharon. Según Morales Padrón esta actuación fue resultado de una decisión un tanto fortuita “ya que había sido la zona de Gando la frecuentada antes de 1478”<sup>2</sup>, pero bien es cierto que, a través de Abreu Galindo, se sabe que en la expedición viajaba el deán Juan Bermúdez que pasa “por ser experto en estas islas de Gran Canaria”<sup>3</sup>, quien posiblemente conociera la situación de los poblados, la facilidad que ofrecía este emplazamiento de “correr toda la isla”<sup>4</sup> y, dada la intención de colonizar, la conveniencia de mantener en secreto los primeros movimientos de los conquistadores<sup>5</sup>.

Al poco tiempo, este lugar se consolidó como principal puerto insular, ciudad-capital y cuartel general desde donde se organizó y proyectó la conquista de la Isla. “Desde la futura ciudad-capital se planeó el establecimiento de la segunda base en Gáldar,...También desde el Real de Las Palmas, según dijimos se realizó la proyección sobre el centro insular, para el asalto final, que contó al parecer con fuerzas desplazadas hacia el sur — Mogán— en un barco”<sup>6</sup>. Siglos más tarde se posiciona como principal

núcleo urbano-portuario de todo el archipiélago y ámbito geográfico de la Macaronesia.

Pensamos que si bien no están suficientemente claras las causas que originaron la arribada a la costa de la bahía de las Isletas de la flotilla de Juan Rejón, la decisión final de establecerse en este lugar tuvo que haberse adoptado, fundamentalmente, por los intereses estratégicos y el conjunto de condiciones naturales favorables del entorno. Condiciones que permitían usos y aprovechamientos diversos, tanto náuticos como urbanos y agrarios.

## ESTRUCTURA Y CONFORMACIÓN DEL TERRITORIO

Los elementos naturales con los que se encontraron a su llegada los primeros pobladores y posteriores agentes colonizadores para el levantamiento de la ciudad y uso naval de sus aguas y línea de costa fueron los siguientes:

a) Abrigo natural: alineaciones volcánicas (península de La Isleta) que actúan como pantalla cortavientos protegiendo las aguas portuarias de los vientos y corrientes reinantes (NE). Antes de construirse los primeros muelles, la península de La Isleta era el único elemento existente para la protección de las distintas áreas de fondeo y ensenadas donde poder realizar las maniobras de desembarque y embarque.

b) Istmo y sistema dunar: estructura geomorfológica compuesta por una superficie de arenas sobre un asentamiento rocoso que posibilitó la conexión entre La Isleta y la isla de Gran Canaria. Y asimismo, la generación de dársenas a ambos lados de esta franja arenosa, habilitando gran parte del litoral para posibles embarcaderos.

c) Batimetría aplacerada: imprescindible para el arribo de pequeñas embarcaciones y el trasbordo de personas, mercancías y utillaje. El original borde costero —en su parte naciente— desde el recodo sur de La Isleta hasta la desembocadura del Guinguada estaba formado por una plataforma litoral donde se intercalaban una sucesión de playas y pequeñas calas. Entre todas ellas, la desaparecida ensenada o playa de Santa Catalina y la de Alcarabaneiras funcionaron durante siglos como puntos para la entrada y salida de pequeñas embarcaciones que transportaban carga y pasaje desde los barcos fondeados en la bahía hasta tierra firme. La prolongación hacia el mar de esta línea costera declina en un suave perfil batimétrico que ha permitido un mayor aprovechamiento de la lámina de agua abrigada, en cuanto proporciona mayor diversidad de calados. Facilita las operaciones náuticas y de igual forma, la construcción de diques y muelles.

d) Terraza litoral: una franja costera en su litoral Este de unos 6 kilómetros de extensión por aproximadamente 600 metros de media de ancho, que funcionó durante siglos como corredor natural entre el lugar, o lugares desti-

nados a las operaciones náuticas de embarque y desembarque, y el espacio de asentamiento de la población: la ciudad.

e) Lomos y barranqueras: una plataforma frontal y paralela a la línea de costa (plataforma alta detrítica de Las Palmas) estriada por pequeñas barranqueras que canalizaban hacia el mar las aguas de las irregulares lluvias procedentes de zonas más altas del interior. Estos lomos podían cumplir una doble función; como puntos de referencia para la navegación y, al mismo tiempo, estructuras naturales aprovechables para la defensa.

f) Barranco y vegas del Guinguada: área con disponibilidad de agua, vegetación y tierras fértiles (depósitos aluviales). Cumplió la función de lugar principal de aprovisionamiento y estancia. Así como de corredor entre la costa y las medianías y cumbre. En él se asentaría el núcleo de población original que constituiría posteriormente la ciudad.

g) Bahía de Las Isletas: fondeadero amplio protegido de los vientos reinantes que funcionó como puerto natural hasta la construcción de las primeras infraestructuras portuarias (1883-1902).

h) Bahía del Confital y Playa del Arrecife: fondeadero secundario y lugar destinado a pequeñas reparaciones náuticas. El arrecife (*la barra*) longitudinal y paralelo a la línea de costa (arenosa) frena y desvía la fuerza de mareas y oleaje posibilitando algunas operaciones navales. Al tramo más abrigado de la actual playa de Las Canteras también se conocía como playa y puerto del Arrecife.

La suma de todas estas condiciones naturales en línea con los requisitos necesarios para el desarrollo de las actividades portuarias descritas por Torriani<sup>7</sup> y el respaldo que supuso contar con un hinterland insular y una localización geográfica favorable, la posicionaron con el paso del tiempo como puerto de escala y de avituallamiento naval interoceánico y, al mismo tiempo, como plaza marítima de comercio internacional<sup>8</sup>.

Sin embargo, esta ciudad, aún contando con estas óptimas condiciones y una actividad económica ligada al comercio exterior, no sigue un comportamiento estructural como ciudad portuaria<sup>9</sup>, ni sigue un modelo de crecimiento que se pueda asociar a una ciudad portuaria. Es una ciudad que se mantiene durante siglos encerrada en sus murallas con un conjunto de fondeaderos y embarcaderos naturales disgregados por su litoral. Tampoco —hasta pasado algunos siglos— alcanza una posición claramente predominante con respecto al resto de ciudades canarias y de la Macaronesia. Estas estructuras territoriales prevalecen durante cuatro siglos. Las Palmas mantiene un crecimiento intramuros, lento y en torno al núcleo urbano original, delimitado por las actuales calles de Montesdeoca, Agustín Millares y Audiencia, en el actual barrio de Vegueta<sup>10</sup>, con algunos asentamientos marginales en “los riscos” y arrabales a ambos lados del Guinguada. Es después de que se empezara a construir el puerto en 1883, en los albores de

la navegación a motor, cuando la ciudad da un tremendo salto hacia un modelo de crecimiento y desarrollo socioeconómico y urbano radicalmente distinto y bastante particular. Unos avances que impulsaron también cambios en las relaciones espaciales y sociales entre el puerto y la ciudad<sup>11</sup>.

## REFLEXIONES

Llegados a este punto del análisis creemos necesario plantearnos las siguientes cuestiones:

— ¿Por qué en Las Palmas de Gran Canaria, contando con los mejores recursos de todo el archipiélago para el desarrollo portuario y comercio marítimo, principales elementos para la dinamización de la economía local, no se construye un puerto y no se produce —hasta finales del siglo XIX— un decantamiento de tráfico naval a favor del puerto de La Luz; y asimismo, un proceso de desarrollo socioeconómico de mayor dinamismo y progresión en la ciudad?

— ¿Qué factores y circunstancias actuaron como inconvenientes y condicionaron dicho proceso?

— ¿Era necesario construir un puerto durante este periodo (siglos XVI-XIX)?

— ¿Tenía condiciones Las Palmas para constituirse como ciudad portuaria central?

Partiendo de estas cuestiones nos planteamos la siguiente hipótesis: en la evolución histórica de las Palmas (hasta finales del siglo XIX) tuvo que existir una serie de condicionantes que frenaron la construcción del puerto y el desarrollo urbano portuario. Y asimismo, afectaron al flujo de las interrelaciones entre el puerto y la ciudad. No obstante, es preciso aclarar que, con este artículo, no pretendemos realizar un estudio socioeconómico profundo sobre el proceso de desarrollo de esta ciudad con sus posibles variantes, pero sí exponer algunos razonamientos sobre las causas que, a nuestro entender, frenaron el crecimiento y desarrollo tanto del puerto como de la ciudad.

## CANARIAS COMO ENCLAVE COLONIAL EUROPEO: EL DESENCUENTRO CON LA COSTA AFRICANA

En primer lugar, es preciso mencionar que si bien la situación geoestratégica de Canarias supuso un factor favorable en cuanto a contactos con el exterior y desarrollo del comercio, esta misma situación también implicó estar expuesta durante siglos (prácticamente desde el siglo XV al XIX) a numerosas incursiones de piratas y corsarios que causaron grandes pérdidas humanas y materiales. Como ejemplo recordemos los ataques de piratas europeos que en algunos casos saquearon y arrasaron ciudades

insulares como lo sucedido en Las Palmas con el ataque de Van der Does, y también los del corso berberisco. Las razias efectuadas desde la Berbería son la contrapartida de los asaltos que desde Canarias se llevaban a cabo por las costas africanas<sup>12</sup>, todo lo cual generó un contexto desfavorable para los contactos y relaciones entre los pueblos africanos y Canarias y, en consecuencia, frenaron un potencial desarrollo mutuo.

No obstante y a pesar de estas hostilidades y de las cortapisas a las relaciones entre Canarias y el Magreb puestas por ambas partes,<sup>13</sup> los contactos e intercambios entre marineros insulares (sobre todo de las islas orientales) y pobladores de la costa noroccidental del continente africano, se mantuvieron. Y de igual forma el comercio legal e ilegal entre Canarias y la costa africana también se mantuvo. La pesca fue la actividad puente y la que mayores beneficios aportó a la sociedad canaria, especialmente durante los siglos XVII y XVIII<sup>14</sup>.

De haberse potenciado las relaciones pacíficas, estas hubiesen tenido un beneficio múltiple: la disminución de los ataques por ambos lados, un contexto favorable para el desarrollo de actividades comerciales y pesqueras y un mayor intercambio de flujos humanos y socioculturales. Intercambios que necesariamente tenían que haberse efectuado mediante transporte marítimo (inicialmente por medio de barcos pesqueros y, posteriormente, también barcos mercantes) siendo el puerto de La Luz, por su localización y características naturales, el puerto con más posibilidades para canalizar estos intercambios y la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria el lugar central de ese hipotético mercado.<sup>15</sup>

Una intensificación de las relaciones entre los archipiélagos de la Macaronesia con África, posiblemente, hubiese dado mejores resultados para estos territorios insulares que su orientación hacia el comercio con *Indias*. Pensamos que la localización geográfica de las islas comportaba, y comporta, un mayor valor geoestratégico con respecto a África, tanto por la cercanía —lo que implica, entre otras cosas, menores coste de desplazamientos— como por el mayor conocimiento y posibilidades de explotación de recursos (especialmente pesqueros) e intercambio de bienes. Dicho de otra forma, mayores probabilidades de generar un mercado más productivo y sostenible.<sup>16</sup>

Pero descubierto el “Nuevo Mundo” se produce un cambio de estrategia de Portugal y España con respecto a África. Adquiere preferencia la colonización, explotación y comercio con *Indias* y se relega a África, casi de forma exclusiva, al tráfico de esclavos, condicionando las relaciones comerciales entre estos territorios insulares y el continente africano.

El comercio de corta distancia entre Canarias, el resto de archipiélagos de la Macaronesia y el continente africano inducido por la pesca y derivados pudo haberse constituido como la principal vía de desarrollo y de relaciones

sociales, pero debido a múltiples causas,<sup>17</sup> se vio truncado o nunca se desarrolló con toda plenitud.<sup>18</sup>

#### FACTORES GEOGRÁFICOS

La fragmentación del territorio canario en islas con diversidad y abundancia de puertos naturales, más o menos dotados para las prácticas navales (navegación a vela), no favoreció la concentración del transporte marítimo con el exterior en un sólo puerto,<sup>19</sup> distribuyéndose los tráficos navales entre los puertos insulares mejores dotados o de mejor emplazamiento con respecto a las áreas de mayor producción agraria. La isla de Gran Canaria, además del puerto de las Isletas y el resto de pequeños embarcaderos localizados en la costa cercana a la ciudad de Las Palmas, contaba con otros muchos surgideros o ensenadas en distintos puntos del litoral de la isla que también eran utilizados como puertos con funciones diferentes<sup>20</sup>.

Por otra parte, el distanciamiento que desde un principio se estableció entre el fondeadero y el lugar elegido para el asentamiento poblacional generó una relación distante entre el puerto de “Las Isletas” y la ciudad de Las Palmas. Esta circunstancia no favoreció la interconexión entre ambos elementos que, por lo general, promueve una mayor interdependencia y reciprocidad de flujos. De igual forma, no motivó la formación de una percepción de mayor significación con respecto al puerto por parte de la población, la cual mantenía que lo primero era la ciudad. Y así fue durante cuatro siglos, perdurando el concepto que lo importante era contar con una ciudad como centro y lugar de poder, contraponiéndose a actuaciones que pudieran debilitar en la práctica esta idea. Como por ejemplo, la construcción de un puerto en La Isleta.<sup>21</sup>

Las Palmas fue durante mucho tiempo una ciudad que contaba con un puerto sujeto a la providencia. Aún disfrutando de una actividad marítimomercantil de cierto peso, el puerto permanecía alejado y, de alguna forma, marginado por la ciudad. Hasta mediados del siglo XIX con la construcción de la carretera de Las Palmas al puerto (1854), una vez derribadas las murallas, y posteriormente la construcción de las primeras infraestructuras portuarias (1883-1902), no se generó un proceso de encuentro efectivo (físico y social) y de integración entre estos “vecinos históricos”.

El puerto, estando siempre presente, no jugó un papel representativo de peso. La centralidad estaba reservada solamente para la ciudad. Prevalció la idea de generar y consolidar un territorio organizado y estructurado para una función urbana, sobre la idea de producir un modelo de ciudad portuaria atlántica, claramente abierta al mar. Por ello, desde un principio, se elige la vega sur del Guiniguada como principal y único asentamiento, descartando

cualquier tipo de poblamiento en la península de La Isleta, sólo un destacamento militar fortificado para defender el principal fondeadero y mejor ensenada de posibles desembarcos de piratas o embarcaciones enemigas. Si bien el entorno del Guiniguada poseía recursos de primera necesidad, como era el disponer de agua, estaba considerablemente lejos del mejor lugar como embarcadero.

Sin embargo, otras ciudades con una marcada función portuaria optaron por el contrario por establecerse junto al puerto a pesar de no contar en ese entorno inmediato de los elementos necesarios para ello, algunos de vital importancia como el agua. Cádiz es un buen ejemplo “sin agricultura, sin agua, con graves limitaciones para el desarrollo urbano y con una clara tendencia para el aislamiento (dado su carácter de isla, rodeada por el mar en la totalidad de su perímetro), las características geográficas del sitio sobre el que se levantaba la ciudad no podía ser más desfavorable”<sup>22</sup>; pero en Cádiz a todos estos condicionantes se les buscó remedio y se les dio solución. Así, desde tiempo de los romanos se construyó un acueducto para canalizar el agua y traerla desde un manantial a once leguas de Cádiz. Posteriormente se traía desde el puerto de Santamaría en grandes cántaros de arcilla, además de otros remedios alternativos como la generación de múltiples recursos domésticos para su recogida y almacenamiento. Los víveres se trasportaban desde poblaciones cercanas, fundamentalmente desde Jerez y Sevilla, bien por caminos “acarreto” o por vía marítima<sup>23</sup>.

Este esfuerzo enorme que suponía el avituallamiento de su población y de las flotas que en su bahía recalaban, tenía su contraprestación. La misma geografía adversa al asentamiento humano contaba con un factor que fue decisivo en la configuración de Cádiz como ciudad-puerto; su localización, “su excepcional emplazamiento en esa vital encrucijada geohistórica que constituye la afluencia del Mediterráneo y del Atlántico... Cádiz no es un producto de su asentamiento sino de su situación, ya que nació bajo un signo que ya nunca más habría de abandonar: el de ser una ciudad puerto exclusivamente”<sup>24</sup>. Su localización y disponibilidad como puerto fueron los elementos que la encausaron hacia el desempeño de funciones portuarias y mercantiles, prevaleciendo estas sobre otras de carácter más urbano. “El mar y el comercio y, por supuesto, su simbiosis, el tráfico marítimo, constituyeron, desde un primer momento, su auténtica razón de ser y su única fuente de subsistencia”<sup>25</sup>. La función predominante marítimo-comercial no sólo influyó de forma aplastante sobre su razón de ser y vitalidad socioeconómica, también fue la que marcó su desarrollo y le otorgó liderazgo, al menos hasta finales del siglo XIX<sup>26</sup>.

De todas las capitales originales del archipiélago canario, solamente San Sebastián de La Gomera y Santa Cruz de La Palma fueron levantadas junto a un puerto natural. Ciudades y puertos que hoy en día siguen teniendo la

condición de capitales insulares y puertos principales (puertos de interés general perteneciente a la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife).

En Las Palmas, como ya hemos dicho, tuvo mucho que ver en la decisión del lugar para el poblamiento inicial y el posterior levantamiento de la ciudad la existencia de la Vega del Guiniguada y su entorno. Pero entendemos que ese proceder, necesariamente no tendría que haber funcionado como un impedimento para un potencial asentamiento en las inmediaciones del puerto, o a la inversa. La generación de un asentamiento humano cerca del puerto asociado a las actividades portuarias, pesqueras y también de defensa, no tendría que haber sido un inconveniente para el desarrollo de la ciudad en el lugar elegido. Tal vez, todo lo contrario. Si bien en un principio no existía una actividad naval o mercantil destacada como para priorizar el puerto, en la medida que se fue generando e incrementando un mercado atlántico entre las potencias europeas y las colonias, y simultáneamente entre Gran Canaria y la costa occidental africana, sí hubiese sido lógico construir, al menos, algún muelle y un mínimo de instalaciones de apoyo en las inmediaciones del lugar principal de fondeo y desembarque. Y, al mismo tiempo, establecer una serie de servicios para cubrir las necesidades básicas de los navíos<sup>27</sup>. Además del castillo y de la ermita de La Luz, se construyó un mesón y “un almacén donde se guardaba el azúcar y sus productos derivados, destinados a la exportación”<sup>28</sup>. Y en la bahía opuesta, en lo que hoy conocemos como La Puntilla (playa de Las Canteras) en lo que se denominó puerto del Arrecife “había un corral para depositar el pescado proveniente de las pesquerías africanas”<sup>29</sup>.

No se entiende (aún no se ha explicado de forma extensa y detallada)<sup>30</sup> por qué no se procedió a la materialización de estas medidas hasta pasado siglos, y sólo después de llegar a una situación extrema, aún existiendo declaraciones de peso como la licencia real de 1526 a favor de poblar el *puerto de Las Isletas*<sup>31</sup>, que demuestra el interés de la corona por favorecer el desarrollo del puerto.

Podemos pensar que las buenas condiciones naturales con las que contaba el puerto, no hizo imprescindible, hasta la llegada de la navegación a vapor, unas infraestructuras básicas: muelle para el amarre y dique de abrigo. Pero recordemos que décadas antes que el puerto de La Luz estuviera operativo (en 1902, año de finalización del primer proyecto aprobado y ejecutado) ya recalaban por estas aguas buques de vapor que sí requerían de un puerto mínimamente abrigado y equipado. Hasta principios del siglo veinte la ciudad solo disponía de un embarcadero, mal equipado y poco abrigado, en el muelle de San Telmo.

De igual forma, queremos hacer constar que, aún en el caso de dar como válida la hipótesis de que las buenas condiciones naturales del puerto natural de Las Isletas fueran en sí mismas un freno a la construcción de algunas

infraestructuras portuarias, esta consideración no anula la idea de que fuera necesario, o al menos conveniente, la existencia de tales infraestructuras y, en menor medida, de instalaciones de apoyo a la navegación y marinería, como también a otras actividades portuarias y pesqueras. El levantamiento de este tipo de instalaciones no hubiese sido nada descabellado si tenemos en cuenta: la localización geoestratégica y las conexiones marítimas con Europa, África y América; la riqueza de las aguas en cuanto a recursos pesqueros; y los conocimientos y prácticas en cuanto a servicios relacionados con el transporte y comercio marítimo, carpintería de rivera y pesquerías. Todo un conglomerado de recursos para configurar un mercado y una plaza atlántica de dimensiones y alcance medio.

Por otro lado, este emplazamiento, al estar alejado del núcleo urbano, evitaría incidencias algo desagradables e insanas como malos olores y la proliferación de insectos con posibilidades de transmisión de enfermedades y propagación de epidemias.

La conexión terrestre entre el puerto natural de Las Isletas y la ciudad no era algo irrealizable. Las condiciones naturales de este espacio costero, con un sistema dunar como principal elemento a franquear y las crecidas ocasionales de mareas no se pueden considerar como impedimentos que determinaran la no conexión entre el puerto y la ciudad. Algunas ciudades portuarias históricas como Tiro o Alejandría, antes de la era cristiana, levantaron conexiones entre la ciudad continental y el puerto, en ambos casos, emplazado en un islote.

#### FACTORES INSTITUCIONES, SOCIALES Y POLÍTICOS

Es muy posible que la real cédula de 1526 antes citada haya sido la única proclama estatal que respaldara un proceso de desarrollo poblacional en el entorno del puerto natural de La Luz (desconocemos la existencia de otras manifestaciones de este tipo) que, por su carácter, no se puede considerar una decisión política vinculante sino una simple recomendación que quedó sin efecto en la práctica.

Revisando documentos sobre el transporte y el comercio marítimo de los puertos canarios durante toda la etapa analizada, vemos cómo históricamente los puertos de la provincia de Santa Cruz de Tenerife en su conjunto tuvieron históricamente un trato más favorable que el de La Luz, beneficiándose de forma más generosa de puntuales e intermitentes medidas relacionadas con el tráfico interoceánico. Prueba de ello son las continuas órdenes y decretos reales y gubernamentales que otorgaban a estos puertos ciertas condiciones más ventajosas para el tráfico marítimo con América. Además de otras cuestiones de carácter político de las que sacaron provecho. Hecho que se

tradujo en un mayor volumen de navíos, viajes y carga manipulada durante intermitentes periodos de tiempos a favor de estos puertos<sup>32</sup>.

Santa Cruz de Tenerife, aún disponiendo de un puerto con notables inconvenientes (una bahía demasiado abierta y desprotegida y una batimetría muy pronunciada), tuvo un trato oficial de mayor favor que le permitió durante un breve periodo de tiempo convertirse en la primera ciudad portuaria del archipiélago.<sup>33</sup> “Cuando Santa Cruz fue designada capital definitiva de la provincia de Canarias —1883— ya contaba con una trayectoria de localidad favorecida por concesiones e inversiones en ejecución por decisiones de gobiernos de España, (entre alguna de ellas) la declaración como puerto habilitado único del archipiélago para todo comercio con Indias a partir de R.C. de 1778”<sup>34</sup>.

La primera decisión política en cuanto a órdenes oficiales habilitando la construcción de infraestructuras portuarias en Las Palmas no llegó hasta 1788 cuando, por medio de la R.O. de 20 de noviembre, “se manda se haga muelle en esta ciudad y para ello se de el 1 por ciento de entrada y salida y que se haga el plan”<sup>35</sup>. Real Orden que dio paso al inicio de la construcción del muelle de Las Palmas (San Telmo) en 1811 mientras que por estas fechas ya Santa Cruz contaba con un muelle finalizado en 1787<sup>36</sup>.

No se pretende entrar en polémicas estériles sobre cuestiones de favoritismos y rivalidad entre estas ciudades, tan sólo —y ese es el interés que persigue esta aclaración—, que siendo la bahía de La Luz la que contaba con las mejores condiciones de todo el archipiélago para su utilización como puerto natural y para su posterior adaptación a las transformaciones necesarias que fueron demandando los nuevos sistemas de trasportes marítimos —como así se demostraría— no fue así reconocido oficialmente, no recibiendo los apoyos necesarios —políticos y económicos— locales y estatales para promover su construcción.

Pero la discriminación o la falta de apoyos al desarrollo portuario, no sólo se produjo con respecto al puerto de La Luz en el ámbito canario. Muy al contrario, son todos los puertos de este archipiélago los que también en su conjunto son desvalorizados con respecto a los puertos principales de la metrópolis. El aislamiento, la mayor inseguridad con respecto a puertos peninsulares (especialmente con los de Sevilla y posteriormente Cádiz) y la condición de puertos coloniales los pone en desventaja hasta finales del siglo XIX. La liberalización oficial del comercio a partir de la Ley de 1778; la clasificación de los puertos canarios de Santa Cruz de Tenerife (1852 y 1880) y posteriormente La Luz (1882) como puertos de interés general; la utilización de los puertos insulares atlánticos como estación de carboneo por las potencias europeas en su expansión colonial por África y la construcción de los primeros puertos canarios fueron factores que posibilitaron equilibrar la balanza.

Si bien los puertos y el comercio marítimo en Canarias gozaban de una serie de ventajas, su posición geoestratégica, la tradición mercantil que se iba gestando desde el siglo XVI, la formación en cuanto a conocimientos y técnicas en navegación y construcción naval, etc., así como incentivos fiscales, también se vieron obstaculizados en las relaciones comerciales con *Indias* por una serie de inconvenientes. “A Canarias se le había permitido intervenir en el llamado monopolio canario andaluz, frase acuñada por Chaunu. Pero, en la realidad fue una participación oficial mínima, precisamente por el gran número de limitaciones que tuvo en su comercio con Indias por parte de la Casa de la Contratación.

Las restricciones fueron las siguientes: obligación de pedir prórroga de las licencias para comerciar —valederas solo por tres años generalmente—; se limita el volumen de mercancías a exportar muy por debajo de las posibilidades de la producción canaria; obligación de viajar con las dos flotas anuales a partir de 1573, que ocasionaría numerosos contratiempos a los comerciantes y armadores canarios”<sup>37</sup>.

Existieron además otras imposiciones emanadas del sistema de control del monopolio español sobre el comercio indiano de Canarias, como “la obligación de presentar el registro de cada navío que partiese de Canarias ante la Casa de Contratación; obligación de presentar fianzas de carácter general por parte de todas las Islas en conjunto y de carácter particular por parte de cada persona que negociase con el Nuevo Mundo; obligación de viajar a Sevilla a la vuelta de Indias para allí presentar ante la Casa; y el Juez de Indias, encargado de visitar y dar registro a las naves que partiesen de Canarias, y de aplicar las penas necesarias a las fracciones que se cometiesen a la legislación citada”<sup>38</sup>.

Además de estas restricciones institucionales, el comercio canario-indiano tenía que superar otros obstáculos de diversa índole, como la inquisición, las condiciones de la navegación trasatlántica y los ataques de piratas y corsarios<sup>39</sup>.

Algunos autores sostienen que, aunque en algunos periodos a las islas y puertos canarios se les permitía participar “abiertamente” en el comercio marítimo mundial, este tipo de licencia no se puede considerar como un privilegio, ya que aún existiendo régimen de excepcionalidad con respecto a las relaciones comerciales de las islas con el exterior “las medidas legales son en sustancia limitativas cuando no prohibitivas. Más que privilegios, la posibilidad que se dejaba abierta era un bloqueo”<sup>40</sup>. Sin embargo, en otros ámbitos geográficos del sistema colonial español, donde las élites locales tuvieron el poder necesario para determinar la centralidad en la estructura jerárquica, se establecieron otras pautas que determinaron una estructura jerarquizada de ciudades portuarias coloniales. Es el caso de La Habana colonial, que fue una de las principales ciudades portuarias del Atlántico

occidental durante varios siglos<sup>41</sup>, jugando un papel destacado y central en el comercio marítimo con respecto al ámbito territorial de la América colonial española. Las características de su puerto y el papel desempeñado por las élites locales fueron fundamentales<sup>42</sup>.

Salvando las diferencias en cuanto a magnitudes físicas y sociales, Las Palmas, siendo la ciudad portuaria del archipiélago con mayor población<sup>43</sup>, que contaba con la mejor geomorfología costera para dar servicio a la navegación (fondeo de naves y maniobras de carga y descarga en cualquiera de las etapas o momentos históricos), con la más amplia estancia de las instituciones representativas del Estado, además de las locales, y con un peso económico importante, nunca ejerció —durante todo el periodo de navegación a vela— poder suficiente para posicionarse como ciudad central del archipiélago. Los condicionantes descritos anteriormente repercutieron de tal forma en la división de poderes y en el reparto de tráficos marítimos que lo imposibilitaron. No pudo materializar las condiciones favorables, en capacidad y rango, para decidir y actuar favorablemente sobre la articulación del comercio marítimo entre el archipiélago. Tampoco, entre Canarias, España y el resto del mundo.

#### FACTORES TÉCNICOS, ECONÓMICOS Y TRÁFICOS PORTUARIOS

Analizamos por último estos factores que también pudieron incidir en el freno al desarrollo portuario.

Las técnicas en obras marítimas se han venido ejecutando y desarrollando a lo largo de la historia paralelamente al comercio y los trasportes marítimos. En el área mediterránea, desde tiempos de la civilización fenicio-púnica ya se construían algunas obras menores; diques y muelles, siempre aprovechando estructuras naturales y espacios costeros resguardados. Luego, durante el periodo de expansión por el Mediterráneo del Imperio romano, esta civilización aportó nuevas técnicas. “Llegaron a dominar la tecnología de la construcción de obras sumergidas, y eso, unido al empleo de la puzolana, les permite un avance tecnológico decisivo en la construcción de los puertos (...) Prácticamente dominan todas las ramas de la tecnología portuaria: diques, rompeolas, verticales, aligerados sobre arcadas, muelles, etc.; construyen ataguías en mar abierto, para cimentar las obras hincan pilotes, conocen los efectos de los aterramientos, etc.”<sup>44</sup>. Hasta el renacimiento estas técnicas no progresan<sup>45</sup>, aunque se tiene constancia que, desde finales del XIV, comienzan a efectuarse obras marítimas en territorio español<sup>46</sup>.

En cuanto al tema económico, creemos que tampoco pudo ser un inconveniente mayor, ya que estamos hablando de la posible construcción de obras marítimas de poca envergadura. En primer lugar (tanto en el tiempo como en importancia) un dique-muelle (en el caso que nos ocupa, de

orientación N-S, alineación que sigue los principales muelles del puerto) que sirviera para la formación de una dársena abrigada. Posteriormente, otro muelle, transversal al primero (orientación O-E, como el actual muelle Santa Catalina) para un resguardo mayor de la dársena. Y en el recodo entre el istmo y La Isleta, protegido de la subida de las mareas, algunas instalaciones de apoyo: almacenes para depósito de mercancías, azúcar, víveres, para pertrechos; así como factorías para el tratamiento de pescado y alguna instalación para el depósito de agua, etc.

Al menos durante los siglos XV y XVI para la construcción de obras portuarias —al contrario que para las obras de fortificación— el Estado no habilitaba fondo público, salvo raras excepciones. Sin embargo, autorizaba a consulados y ayuntamientos para la imposición y cobro de arbitrios especiales con este fin. Actuación que, según Viguera González, podía entenderse como un estímulo de buenas prácticas. Ahora bien, todo el procedimiento desde la imposición del arbitrio hasta la ejecución del proyecto quedaba bajo una rigurosa inspección<sup>47</sup>.

Recordemos que para la defensa de esta ciudad en concreto así como del puerto natural de Las Isletas, se levantaron numerosas obras de fortificación sufragadas con fondos públicos estatales<sup>48</sup>. Es evidente que las obras de apoyo al puerto no se consideraron imprescindibles y, por tanto, no tuvieron la misma importancia y respuesta que las fortificaciones.

Aceptando que el tráfico portuario con base en el puerto de Las Isletas no alcanzara hasta mediados del siglo XIX un volumen importante, no podemos considerar esa realidad, desde el punto de vista náutico-portuario, como una causa que justificara la no construcción de muelles, ya que las necesidades de infraestructuras de abrigo, y en menor medida de instalaciones de apoyo en un puerto, no son originadas, tanto por el volumen de tráfico, como por las características del puerto (especialmente en cuanto a nivel de refugio y funciones), por la climatología y dinámica marina, ni por la tipología de las naves y tipo de maniobras. La suma de todos estos elementos determinan el nivel de riesgo (factor que siempre está presente en las maniobras de trasbordo) y, en consecuencia, el grado de demanda y tipo de infraestructuras de abrigo portuarias.

No es fácil entrar a valorar la existencia y el nivel de riesgo que hubiese sido necesario para considerar imprescindible la construcción de, al menos, un dique de abrigo en el puerto de Las Isletas. Pensamos que aún disponiendo el puerto de buenas condiciones naturales para la operatividad portuaria, no eran suficientes como para reducir el riesgo a cotas mínimas, excepto en mareas de calma. Durante toda esta época, los barcos veleros no se amarraban a muelle, quedaban fondeados en las ensenadas o dársenas más resguardadas de los puertos. El transporte de la carga, tripulación y pasaje entre el barco y la costa (la playa) o algún muelle, se hacía mediante lanchas.

Por tanto, la probabilidad de algún tipo de percance durante las maniobras de trasbordo entre los barcos veleros y las lanchas, siempre tuvo que haber sido alta, por la inestabilidad del mar y por la diferencia de tamaños entre las dos embarcaciones; sobre todo cuando estas se hacían en ensenadas sin protección artificial.

En Las Palmas —y ya con barcos de vapor fondeados en su bahía— tuvo que llegarse a una situación de extrema necesidad y también de extrema urgencia (existía el miedo que los barcos de vapor de las compañías extranjeras eligieran otros puertos alternativos) para que esta reclamación se convirtiera en un clamor popular y en una razón de peso.

## CONCLUSIONES

Las actividades relacionadas con la navegación y el comercio exterior fueron la base de la economía de esta ciudad pero hasta la construcción del primer puerto artificial en La Luz (1883-1902) no se produjeron avances y cambios importantes en cuanto al crecimiento urbano y demográfico y desarrollo socioeconómico en las Palmas de Gran Canaria.

Las causas de la no construcción de un puerto artificial en la bahía de Las Isletas hasta cuatro siglos más tarde de la fundación de la ciudad, no se deben a cuestiones económicas, técnicas o políticas. Tampoco se justifica por el relativo bajo volumen de tráfico naval, afectado por las razones expuestas.

Consideramos que las causas fundamentales están relacionadas con la actitud que mantuvieron las élites locales, manifestándose de la siguiente forma:

— En primer lugar, la apreciación de no creer necesario construir infraestructuras de abrigo, básicamente, por las buenas condiciones naturales del puerto.

— Las propias resistencias a construir un puerto, motivadas por el temor a la pérdida de protagonismo de la ciudad en favor del puerto.

— El aparente conformismo y la falta de dinamismo emprendedor que condicionaron su propio desarrollo como sector social y, a su vez, al puerto y la ciudad. Su estructura caciquil y falta de cohesión como sector social, más interesado en sus negocios particulares que en generar riquezas que revertieran en la sociedad en su conjunto. La excesiva dependencia del exterior acompañada de una mala gestión de los recursos sociales y naturales, marítimo-portuarios y geoestratégicos, no aprovechándose las oportunidades de progreso y desarrollo.

Consideramos que fueron estos los principales motivos que frenaron el desarrollo del puerto, y en consecuencia, también de una ciudad verdaderamente portuaria.

## BIBLIOGRAFÍA

- ABREU GALINDO, F. J.: *Historia de la conquista de las siete islas de Canaria*. Goya, Santa Cruz de Tenerife, 1977.
- ALEMANY LLOVERA, J.: *Los puertos españoles en el siglo XIX*, Madrid: CEHOPU, 1991.
- ANAYA HERNÁNDEZ, L. A.: *Moros en la costa: Dos siglos de corsarismo berberisco en las islas Canarias (1569-1749)*, Las Palmas de Gran Canaria, 2006.
- BURRIEL DE ORUETA, E. L.: *El puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria: Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria, CIES, Boletín n.º 18, 1974.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A.: “Una ciudad abocada al mar: comercio y sociedad mercantil en el Cádiz del siglo XVIII” *La Ciudad Portuaria Atlántica, en La Historia: Siglos XVI-XIX*, Santander, 2006.
- GUIMERÁ RAVINA, A.: “¿Porqué comercia Canarias con Indias en el siglo XVIII?: Insensitivos y obstáculos”. *I Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, 1977.
- GUIMERÁ RAVINA, A. y Monge Martínez, F.: “La Habana, Ciudad Portuaria Colonial”: *La Habana Puerto Colonial siglos XVIII-XIX*, Madrid: Fundación Portuaria, 2002.
- LOBO CABRERA, M.: “Primeros núcleos urbanos europeos en Canarias”. *VII Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, 1990.
- MARTÍN GALÁN, F.: “Puertos de Canarias en la España del siglo XIX. Aquellos tiempos que trajeron un puerto de Refugio para Las Palmas”. *125 Años de Nuestro Puerto. Una historia unidad al desarrollo de la Ciudad*, Las Palmas de Gran Canaria: Autoridad Portuaria de Las Palmas, 2008.
- *El mar, la ciudad y el urbanismo. Vivir el litoral en las ciudades históricas de Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria: Fundación Puertos de Las Palmas, 2007, pp. 83-84.
- *La formación de Las Palmas: ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución histórica*, Las Palmas de Gran Canaria: Fundación Puertos de Las Palmas, 2001.
- MARTÍN HERNÁNDEZ, U.: *Comercio exterior (1880-1920): importación y exportación*, La Laguna: Centro de la Cultura Popular Canaria, 1992.
- MORALES PADRÓN, A.: *Canarias: crónicas de su conquista*, Las Palmas de Gran Canaria, 1978.
- PÉREZ GARCÍA, J. M. y NOREÑA SALTO M<sup>a</sup> TERESA.: “Imperialismo europeo, despegue portuario y crecimiento económico en Las Palmas de Gran Canaria, 1882-1913”, *Las ciudades en la modernización de España: los decenios interseculares*, en *VIII Coloquio de Historia Contemporánea de España*, 1992.
- PÉREZ-MALLAINA BUENO, P. E.: “La navegación canaria a Indias y la Junta de Restablecimiento de Comercio. 1700-1708” en *II Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo de Gran Canaria, 1979.
- PÉREZ PARRILLA, Sergio T. “ Toda la ciudad”. *La ciudad – puerto*, Las Palmas de Gran Canaria: ULPGC, Sección Arquitectura y Ciudad, 1994, p.119.
- QUINTANA ANDRÉS, P.: “Las sombras de una ciudad: Las Palmas de Gran Canaria después de Van der Does 1600-1650”, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, 1999.
- SANTANA PÉREZ, G. y SANTANA PÉREZ, J. M.: *La puerta afortunada. Canarias en las relaciones hispano-africanas de los siglos XVII y XVIII*. Las Palmas de Gran Canaria. Cabildo de Gran Canaria, Cabildo de Lanzarote, 2002.
- SANTANA SANTANA, A.: *Evolución del paisaje de Gran Canaria (siglo XV-XIX)*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, 2001.

- El conocimiento geográfico de la costa noroccidental africana en Plinio: la posición de las Canarias, 2002.
- SOLBES FERRI, S.: “La necesaria construcción de un puerto marítimo para Las Palmas de Gran Canaria como complemento a los decretos de Puertos Francos (1852-1883)” en *XV Coloquio de Historia Canario Americana*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, 2004.
- TORRES SANTANA, E.: *El comercio en Gran Canaria a través de la historia*, Las Palmas de Gran Canaria: CONFECO, 1999.
- VIGUERAS GONZÁLEZ, M.: *La tecnología portuaria del Siglo de Oro español*, Madrid: Dirección General de Puertos y Costas. 1980.

## NOTAS

- <sup>1</sup> Abreu Galindo (1977) señala que esta había sido también la intención inicial de Rejón.
- <sup>2</sup> M. Morales Padrón, 1978, p. 73.
- <sup>3</sup> Abreu Galindo, 1977, p. 178.
- <sup>4</sup> Abreu Galindo, 1977, p. 180.
- <sup>5</sup> A. Santana Santana, 2001, p. 129.
- <sup>6</sup> M. Morales Padrón, 1978, p. 73.
- <sup>7</sup> El emplazamiento natural favorable para el desarrollo de las actividades portuarias debe reunir una serie de condiciones que son descritas por Giovanni Torriani (siglo XVI) en un manuscrito (¿1565-1568?) sobre tecnología portuaria. Giovanni (Juanelo) Torriani era ingeniero experto en obras hidráulicas. Nació en Cremona sobre el año 1500 y falleció en Toledo en 1585. No se conoce parentesco con Leonardo Torriani, también nacido en Cremona, Italia, en torno al año 1560. La traducción de dicho manuscrito se recoge en Viguera González, M.1979. 135-37.
- <sup>8</sup> “El mar es la principal vía de comunicación de las islas entre ellas y con el exterior y también un espacio de gran riqueza del cual se extrae sal, pescado, etc. Siendo también la base del comercio que supondría en algunos periodos la inequívoca vía de riquezas de sus habitantes. Por tanto, un factor de primordial importancia será el uso y adecuado mantenimiento de los puertos y encontrar los fondeaderos idóneos para el ingente número de buques que pasaban por las islas rumbo a América, Europa y África. Entre todos destacan los fondeaderos localizados en los alrededores de la Ciudad de Las Palmas de Gran Canaria (...), por la situación en que se emplaza La Isleta con respecto al sentido de la corriente habitual, propicia el fondeo de navíos de forma óptima dentro del perímetro portuario. Situaciones que influyen en que los puertos de Las Isletas, La Luz y El Confital se conviertan en uno de los puntos de arribo fundamentales del Atlántico y centro de un próspero comercio de azúcar, esclavos y otros bienes necesitados tanto en Europa como en América durante el Quinientos”. (Quintana Andrés, A., 1999, pp. 27-28).
- <sup>9</sup> Generalmente las ciudades portuarias nacen de un puerto y van creciendo en torno a sus muelles, instalaciones y explanadas.
- <sup>10</sup> Lobo Cabrera, M., 1990, p. 464.
- <sup>11</sup> “A fines del siglo XIX la ciudad de Las Palmas experimenta un cambio sustancial en el papel que venía desempeñando como núcleo urbano. La subsiguiente transformación de su infraestructura y fisonomía le permitieron situarse a la cabeza de la actividad económica en el archipiélago (...). A partir de 1880 se inicia una nueva etapa para la ciudad de Las Palmas que conoce un fuerte crecimiento de población (la ciudad pasa de 20.756 habitantes en 1.877 a 78.214 en 1930) y un considerable aumento de las funciones urbanas y sobre todo de la actividad portuaria. La ciudad se transforma, amplía sus límites, se moderniza y conquista espacios urbanos al construirse a partir de 1883 el Puerto de La Luz en la Bahía de La Isleta”. (...). “Las consecuencias de esta situación se dejarán sentir en varios aspectos. La producción queda más diversificada, el auge del puerto implica nuevas necesidades y demandas, se proletariza la mano de obra, el capital financiero y comercial adquiere una importancia creciente y el centro económico de las islas se desplazará desde Santa Cruz de Tenerife a Las Palmas”. (J. M. Pérez García y M. T. Noreña Salto, 1992, pp. 461, 463).
- <sup>12</sup> L. A. Anaya Hernández, 2006, pp. 265-267.
- <sup>13</sup> G. Santana Pérez y J. M. Santana Pérez, 2002, pp. 36,41.
- <sup>14</sup> G. Santana Pérez y J. M. Santana Pérez, 2002, pp. 35-53.

- <sup>15</sup> Aunque este aspecto tiene carácter general, ya que en mayor o menor medida afectaba a todo el archipiélago, creemos por la importancia que tuvo Gran Canaria en el primer proceso colonizador (González Antón, 1998) y por las mejores condiciones naturales —en su conjunto— para la actividad portuaria y asentamiento humano que disponía Las Palmas, como así se confirmó en el segundo proceso colonizador, este lugar pudo haberse constituido como el principal enclave naval y comercial de toda la Macaronesia, siendo la pesca y la transformación y comercialización de sus productos derivados, la base de su economía.
- <sup>16</sup> La potenciación de la pesca artesanal y el comercio inducido por esta actividad y sus derivados, hubiesen implicado un menor coste ecológico y medioambiental que la política agroexportadora emprendida en estas islas. La deforestación, especialmente del bosque grancanario indujo un cambio en las condiciones bioclimática de esta isla.
- <sup>17</sup> G. Santana Pérez y J. M. Santana Pérez, 2002, p. 91.
- <sup>18</sup> La pesca artesanal y el comercio exterior son una constante en la economía de este archipiélago. En Las Palmas de Gran Canaria el comercio, después de pasar por distintas etapas de mayor o menor productividad, se mantiene sin ocupar un papel destacado tal vez desaprovechando factores geoestratégicos, conocimientos y medios de comunicación y trasportes. Por otro lado la pesca artesanal, que ya se practicaba antes de la etapa de colonización hispánica, nunca ha llegado a desarrollarse, al menos en cuanto a la transformación y modernización de nuestra flota (no existe flota de arrastre, p. e.). Asunto inexplicable sabiendo la disponibilidad de recursos pesqueros y medios sociales y materiales con los que contamos. En las últimas décadas se ha producido todo lo contrario, llegando a un estado de representación mínima. En el puerto de La Luz, en la actualidad, ya no atraca ningún barco de pesca canario ni se realiza ninguna actividad relacionada con la pesca artesanal. Esta se realiza en otros puertos menores de la isla. Sobre estas dos actividades pensamos que los agentes sociales locales no han estado a la altura de las circunstancias.
- <sup>19</sup> En Canarias, ningún puerto ha tenido nunca la potestad para acaparar todo el tráfico naval exterior.
- <sup>20</sup> “La infraestructura portuaria de la isla no se limitaba al escenario de la ciudad de Las Palmas, sino que una serie de puertos y fondeaderos se extendían por todo el litoral insular. En el Este de Gran Canaria, para dar salida a los productos de la vega de Telde se encontraban: El Bañadero, Melenara y Gando. El de Cuevas Blancas, en Arinaga facilitaba la salida de lo productos del señorío episcopal de Agüimes. Avanzando hacia el Sur de la isla estaban: El Castillo, Maspalomas, Arquineguín y Tauro, utilizado sobre todo por los navíos que se dirigían a su entorno en busca de leña. Sin embargo, con la excepción de Telde, los puertos de esa zona de la isla eran bastante secundario y de poco tráfico respecto al movimiento económico insular, en función de la escasa oferta que en ese momento podían ofrecer los territorios aledaños. Diferente es la situación de los puertos de la banda Norte de Gran Canaria, los más importantes y concurridos después de los capitalinos: El lance de la Madera, en la costa del municipio actual de Moya, los del Bañadero, Sardina y Agaete, asociados con la explotación del azúcar en la zona y la existencia de ingenios. Continuando hacia el Oeste nos encontramos los puertos grancanarios asociados a la explotación de la orchilla y de la madera para los ingenios azucareros, para la construcción de viviendas y para el consumo doméstico”. (E. Torres Santana, 1999, p. 32).
- <sup>21</sup> “Sin embargo, el criterio de aquellos años veía al futuro puerto de La Luz como un simple auxiliar de el de Las Palmas, propio sólo para los días de excesivo tráfico o de mal tiempo; es decir, como un desembarcadero cómodo en todo momento. Parecía dema-

siado alejado de la ciudad de Las Palmas, centro demográfico y económico de la isla, e incluso capaz de arruinar a la capital quitándole su carácter marítimo y comercial” (E. L. Burriel de Orueta, 1974, p. 8).

<sup>22</sup> A. García-Baquero González, 2006, p. 384.

<sup>23</sup> A. García-Baquero González, 2006, pp. 382-383.

<sup>24</sup> A. García-Baquero González, 2006, p. 384.

<sup>25</sup> A. García-Baquero González, 2006, p. 385.

<sup>26</sup> Con la pérdida de proteccionismo que hasta mediados del dieciocho contaban los puertos andaluces de Cádiz y Sevilla por las medidas de liberación del comercio marítimo llevadas a cabo por el gobierno español, la falta de recursos y apoyos para la construcción de infraestructuras e instalaciones portuarias necesarias y adecuadas a los cambios en el sistema de transporte marítimo efectuados a partir de mediados del siglo XIX y, posteriormente la mejor adecuación del puerto de la bahía de Algeciras a los nuevos tráficoes navales, el puerto de Cádiz pierde protagonismo.

<sup>27</sup> Además de la construcción de algún muelle o embarcadero para el amarre de pequeñas embarcaciones y facilitar maniobras de carga y descarga, también hubiese sido favorable la construcción de almacenes para depósito de sal, pertrechos, víveres, etc., aljibes o depósito de agua, además de la fonda, la ermita y el castillo que sí se construyeron. “Las dos principales ciudades portuarias de Canarias, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria, hasta la segunda mitad del siglo XIX no estuvieron necesitadas de grandes puertos completados por notables obras de infraestructuras marítimas, ni por la abundancia de un tráfico de grandes buques, ni por la importancia de sus movimientos de mercancía o pasaje, ya que aún eran mediados o modestos comparados con los principales puertos españoles hacia 1883 como Barcelona, Cádiz, Bilbao, Santander, Valencia o Málaga. Aunque desde sus orígenes sí hicieron falta, y desde el siglo XVIII más aún, obras de muelle embarcadero y de muelle de abrigo para disponer de algún fondeadero bien protegido dentro de una dársena” (F. Martín Galán, 2008, p. 70).

<sup>28</sup> E. Torres Santana, 1999, p. 31.

<sup>29</sup> E. Torres Santana, 1999, p. 31.

<sup>30</sup> Autores como Sergio Solbes, exponen algunos argumentos relacionados con la indefinición del emplazamiento del puerto, las dificultades de financiación y los inconvenientes políticos. Pero centra su análisis en el periodo histórico desde la consecución de los puertos francos hasta el inicio de las obras del puerto de la Luz. Por otro lado, también comenta la existencia de un consenso generalizado historiográfico sobre los inconvenientes derivados de “...la ausencia durante esta etapa histórica de capitales suficientes en las islas y de una burguesía autóctona emprendedora que tomara a su cargo la realización de los trabajos”. Razonamientos que explican sólo en parte este hecho.

<sup>31</sup> *1526. El Rey y Emperador concede licencia para que se pueda poblar el puerto de las ysletas*, en *Libro Rojo de Gran Canaria o Gran Libro de Provisiones y Reales Cédulas*. Introducción, notas y transcripción por Pedro Cullen del Castillo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. Tip. Alzola, pp. 72-74. (fuentes F. Martín Galán, 2007).

<sup>32</sup> “Las islas tuvieron desde muy antiguo el privilegio para navegar sus frutos a América, pero siempre se trató de concesiones de carácter temporal que era menester ir renovando periódicamente, dándose el caso que en ocasiones se prohibiesen totalmente los contactos con el Nuevo Continente...Con todo, la capacidad que se daba a los canarios para navegar a Indias era limitada, pues existía un techo máximo de 1.000 toneladas que no podía ser rebasado bajo ningún concepto. De esta cantidad 600 correspondía a Tenerife, 300 a La Palma y las 100 restantes a Gran Canaria...Antaño también estuvo limitado el número de barcos, y así, en la Real Cedula de 10-VII-1657, las 600 toneladas de Tene-

- rife tenían que ser navegadas en tres navíos de 200 cada uno, mientras que a La Palma y Gran Canaria se le concedía un o sólo de 300 y 100 respectivamente” (P. E. Pérez-Mallaina Bueno, 1978, p. 377).
- <sup>33</sup> “Hacia la mitad del siglo, a escala de todo el archipiélago, debido a la circunstancia que en la ciudad de Santa Cruz de Tenerife estaba la residencia de las principales autoridades de la provincia, de los cónsules y agentes comerciales de los países que intercambiaban con Canarias, su fondeadero y puerto era el más frecuentado de todas las islas. Sin embargo, la bahía de Las Palmas era náuticamente la mejor considerada y, como centro de toda clase de obras y reparaciones navales, se le estimaba como el puerto principal” (F. Martín Galán, 2001, p. 254).
- <sup>34</sup> F. Martín Galán, 2008, pp. 70-71.
- <sup>35</sup> F. Martín Galán, 2001, p. 198.
- <sup>36</sup> En referencia a las obras portuarias en el siglo xvii en puertos españoles en el Atlántico Alemany Jovera, J (1991) pp. 66-77, hace mención al primer proyecto de muelle en Santa Cruz de Tenerife, manifestando lo siguiente: “En el puerto de Santa Cruz —escala para muchos barcos de la Carrera de Indias— se realizaron quizá las obras de mayor importancia infraestructural de los puertos atlánticos españoles, debidas todas ellas a ingenieros militares. En 1729 Miguel Benito de Herrán proyectó un pequeño muelle frente al castillo de San Cristóbal, que no se construyó hasta el periodo 1750-1753 (...) Esta obra era básicamente un espigón coronado por un martillo de media luna que tuvo que repararse y ampliarse en 1768 y fue casi destruido por temporales en 1774. De nuevo fue reconstruido en los años 1785-1787 (...). Además de la importancia estratégica y para la navegación de la época, esta obra representaba el inicio y primera alineación del dique sur del puerto actual de Santa Cruz de Tenerife”. p. 73.
- <sup>37</sup> A. Guimerá Ravina, 1978, p. 98.
- <sup>38</sup> A. Guimerá Ravina, 1978, p. 99.
- <sup>39</sup> A. Guimerá Ravina, 1978, pp. 99-103.
- <sup>40</sup> A. Guimerá Ravina, 1978, p. 103.
- <sup>41</sup> “La Habana es sin duda, uno de los grandes enclaves del Atlántico (...) La Habana, que en 1899 contaba con 235.000 habitantes, era, sin duda, una de las grandes ciudades portuarias coloniales del mundo” (A. Guimerá y F. Monge, 2000, pp. 18-19).
- <sup>42</sup> “La Habana, como ciudad portuaria colonial, tuvo su génesis en su puerto que atrajo mercaderías y tratantes, que a su vez demandó una defensa contra los ataques exteriores y que, paulatinamente, fue adquiriendo verdadero rango de ciudad-capital de la colonia, confirmado por un complejo aparato jurídico-político-administrativo. Las élites habaneras, en convivencia o en tensión dialéctica con la Corona, hicieron posible esta realidad. De esta manera, su evolución histórica, y la escala de sus funciones imperiales explican las diferencias que separan a La Habana de otras ciudades del Caribe hispánico, sometidas a sus respectivos centros capitalinos, como lo fueron Veracruz, Portobelo o Cartagena de Indias” Guimerá y Monge, 2000, p. 20.
- <sup>43</sup> El municipio de Las Palmas de Gran Canaria fue el de mayor población del archipiélago canario desde 1768, año del primer censo moderno: censa de Aranda de 1768. Solamente, en 1910 la población de Santa Cruz de Tenerife pasa a ser la de mayor volumen de todo el archipiélago, según consta en los datos estadísticos de evolución de población de canarias del ISTAC.
- <sup>44</sup> M. Viguera González, 1980, p. 35.
- <sup>45</sup> “Pero no tenemos dudas que desde el siglo xv, antes justamente con el desarrollo de las flotas de Venecia, Génova, etc., comenzó un resurgir de la construcción de obras marí-

timas y creemos que ese resurgir parte otra vez del Mediterráneo oriental que había mantenido la herencia de Roma directamente” (M. Viguera González, 1980, p. 50).

<sup>46</sup> “Con independencia de las construcciones militares y de los fuertes que defendían la entrada de los puertos, desde mediados del siglo XV a finales del siglo XVI hay una gran actividad en la construcción de muelles y aun diques en toda España, y en contra de la opinión generalizada del abandono de los puertos por Calos V y Felipe II, pueden citarse una serie de obras que demuestran lo contrario”. M. Viguera González (1980) pp. 50-53. Para más información sobre este asunto en épocas posteriores consultar J. Alemany Jovera, 1991, pp. 66-77.

<sup>47</sup> “Para atender a la construcción y mantenimiento de las obras portuarias, la corona autorizó establecer arbitrios especiales destinados específicamente a estos fines; no se habilitan en cambio, salvo raras excepciones, ningún fondo del Tesoro Público, al revés que pasaba con las obras de fortificaciones, etc., y se dejaba la administración de las obras marítimas a los Consulados y Ayuntamientos, lo que indudablemente era una medida acertada para estimular a los pueblos y despertar sus iniciativas y hábitos de buen gobierno, facultándolos además para el cobro directo de los arbitrios e imposiciones; ahora bien, tanto la imposición como la recaudación de los citados arbitrios, así como los proyectos y ejecución de las obras estaban bajo una rigurosa inspección y vigilancia de su cumplimiento por parte de los Consejos de Castilla, Aragón e Italia, respectivamente, según fuera la región donde estuviera situado el puerto”. M. Viguera González, 1980, p. 52.

<sup>48</sup> Levantamiento del castillo de La Luz (finales del siglo XV) y plan de fortificaciones entre los siglos XVI y XVII.