

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE PUERTOS Y
ENSENADAS DE LANZAROTE Y FUERTEVENTURA

GABRIEL ESCRIBANO COBO
ALFREDO MEDEROS MARTÍN

1. INTRODUCCIÓN

Dentro de la investigación en Arqueología Subacuática, el estudio de las principales ensenadas y puertos, y su evolución en el tiempo, resulta un objetivo prioritario, ya que nos determina las áreas principales donde centrar la investigación, resultando la cartografía y los datos documentales dos fuentes primordiales para aproximarnos a su conocimiento.

La primera aparición de las Islas Canarias orientales en la cartografía moderna corresponde al mapamundi realizado en Mallorca por Angelino Dulcert en 1339 (Hamy, 1886), donde se plasmaría la información aportada por el genovés Lanzarotto Malocello, que aparentemente se encontraba al servicio del rey de Portugal y de su almirante, el genovés Manuel Pessagno.

En dicho mapa, la “Insula de Lanzarotus marocelus”, cubierta por el escudo genovés, correspondería a Lanzarote, el islote “Li Vegi mari” a Lobos y “Forte ventura” a Fuerteventura. Dichos datos serían aportados por el viaje de Lacelotto Malocello hacia 1302-38 según E. Serra Ráfols (1961: 4) o hacia 1312 según Ch. de la Roncière (1925).

Aunque disponemos de referencias puntuales en los mapas del veneciano Giacomo Giraldi (1426), Andrea Bianco (1436) y en el manuscrito “Das Ilhas do Mar Oceano”, tratado V “Ilhas de Canaria” de Valentim Fernandes (Santiago, 1507/1947: 342), no obstante, será en la Cartografía anexa de L. Torriani (1592/1978 en Martín Rodríguez, 1986: 56, 58, 68-69) donde por primera vez se aporta un número significativo de accidentes geográficos de cada isla, entre los que figuran un número significativo de puertos y caletas susceptibles de uso naval.

2. LOS PUERTOS DE LANZAROTE

2.1. *El Río. La Graciosa. Haría*

Bajo la denominación de Puerto de la isla Graciosa encontramos distintas referencias en Gadifer de la Salle (1404/1980: 19, 21, 25, 27, 29, 44), pero no nos aporta datos sobre sus condiciones.

En este sentido, si bien L. Torriani (1592/1978: 34) indica que era muy tranquilo para la navegación aunque de escaso fondo, es G. Glas (1764/1976: 22), quien ofrece una información más interesante al comentar que podía ser atravesado por un barco de cierto tonelaje manteniéndose a media distancia de La Graciosa y Lanzarote, siendo particularmente adecuado para la limpieza del carenado de las embarcaciones. No obstante, advierte que distintos peligros pueden llegar incluso a zozobrar las embarcaciones. Así, mientras dominan los vientos del Norte y Noreste no habría peligro, pero excepcionalmente pueden soplar del Este, Sur o Sureste, particularmente en invierno, provocando fuertes ráfagas de viento.

Otro dato positivo era la presencia de agua a distancia relativamente próxima en el Risco de Famara, situado inmediatamente en frente en la isla de Lanzarote, caso de las fuentes de Aguza, hoy Gusa, Las Salinas y Zafantía (Ruiz Cermeño, 1772/1981: 446). No obstante, la más importante era la fuente o Poseta de Famara (Caballero, 1776/1991: 16) que era la más copiosa de la isla, suficiente para abastecer a todos sus habitantes.

Referencias del interés en el mismo aún en el siglo XIX se encuentran en S. de Miñano (1826/1982: 37), P. Madoz (1845-50/1986: 136) y O. Stone (1887/1995: 317).

2.2. *El Embarcadero. Playa del Risco. Haría*

Sólo Ruiz Cermeño (1772/1981: 445) hace mención de una caleta, sin aportar topónimo alguno, junto a las salinas, donde se podía desembarcar “con mucha dificultad”.

2.3. *Caleta de Famara. Caleta de la Villa-Playa de Famara. Tegui se*

Denominada simplemente Caletta en Torriani (1592), sólo se utiliza el apelativo de Famara en el mapa de P.A. del Castillo y Ruiz de Verga-

ra (1686/1994), y Caleta de Famara en J. Ruiz Cermeño (1772/1981: 445) o P.B. Webb y S. Berthelot (1837). Su uso como desembarcadero persistía a fines del siglo XIX, puesto que R. Veneau (1891/1981: 112) habla de la bahía de Famara, pero Ruiz Cermeño resalta la “muchísima dificultad” para acceder a la misma.

2.4. Cala de Lobos. ¿Caleta del Caballo? Teguisse

Bajo el apelativo de Cala de Lobos aparece en Torriani (1592) y Castillo (1686).

2.5. Puerto del Golfo. El Golfo. Yaiza

Contamos con las denominaciones de Cala Porto del Golfo en Torriani (1592) y Puerto del Golfo en Castillo (1686) o simplemente de El Golfo en Webb y Berthelot (1837).

2.6. Puerto de Janubio. Laguna y Playa de Janubio. Yaiza

Denominado Cala Anubio en el mapa de Torriani (1592) y Puerto de Anubio en Castillo (1686), tras las erupciones volcánicas F. Caballero (1776/1991: 24) recoge que el Puerto de Janubio “está yñútil y ciego”, e igual impresión se aprecia en el mapa de Webb y Berthelot (1837) donde se individualiza como Anse de Janubio, pero anegado por las lavas. El dato más importante lo aporta Ruiz Cermeño (1772/1981: 445) quien recuerda que aunque ya inutilizado “era antes el mejor de todos” de la vertiente de Barlovento.

Referencias sobre una relativa continuidad de la playa inmediata están presentes en Miñano (1826/1982: 37) y Madoz (1845-50/1986: 136).

2.7. Puerto de Rubicón o de las Coloradas. Yaiza

En *Le Canarien* aparece mencionado sucesivas veces como Puerto del Rubicón (de la Salle, 1404/1980: 25, 36-37, 42, 44), utilizado en traslados hacia el islote de Lobos y Fuerteventura y en un viaje de regreso de La Palma.

A lo largo del siglo XVI figura en las cartografías como Rabicam (Fernandes, 1507; en Santiago, 1947: 340), o Cala de Rubicón, caso del

mapa de Torriani (1592), y parece que aún mantenía su nombre inicial a inicios del siglo XVII según las Constituciones Sinodales del C. de Cámara (1634), obispo de Canarias.

No obstante, el mapa de P.A. del Castillo (1686) ya simplemente usa el topónimo de Papagayo, en cuya Punta se situaba el asentamiento de San Marcial de Rubicón. Y cierta ambigüedad terminológica parece existir sobre el mismo cuando en un Acuerdo del Cabildo de Fuerteventura de 1749 (Roldán, 1966: 79) menciona al «Puerto de 'Papagayo'», entrecomillado.

En sus inmediaciones se disponían 2 ó 3 pozos de agua salobre y algo más al interior, otro de agua dulce (Caballero, 1776/1991: 22).

Sin embargo, desde la segunda mitad del siglo XVIII ya es denominado Puerto de las Coloradas (Caballero, 1776/1991: 22), por la presumible continuidad en el uso de la Playa de las Coloradas como desembarcadero, en cuyas proximidades se dispone la Torre de San Marcial o del Águila, y que se acaba imponiendo a los topónimos inmediatos de Punta del Papagayo o Playa del Pozo.

Permanece en uso en el siglo XIX según consta en Miñano (1826/1982: 37) y Madoz (1845-50/1986: 136) bajo la denominación de Las Coloradas, aunque el término de bahía de El Papagayo no ha desaparecido, tal como recogen Stone (1887/1995: 369) y Verneau (1891/1981: 112), cuando se utilizaba como embarcadero para atravesar el estrecho de la Bocaina y cruzar desde Lanzarote hacia Corralejo en Fuerteventura (*vide infra*).

2.8. Bahía de Ávila. Playa Quemada. Yaiza

El topónimo de Plaia Quemada figura en Torriani (1592), como Playa Quemada en Castillo (1686) y Webb-Berthelot (1837), utilizándose por primera vez la expresión de Bahía de Ávila en Verneau (1891/1981: 112).

2.9. Puerto de la Bufona. La Bufona. Arrecife

A continuación de la Playa del Cable, es citado por Torriani, Castillo y Webb-Berthelot simplemente como topónimo. Viera y Clavijo (1772-83/1967-71: 758) hace mención del mismo como Puerto de la Bufona, a raíz del asalto y captura de un corso inglés que se había refugiado con una presa en dicho puerto durante 1617.

El interés se mantiene en el pasado siglo de acuerdo a la mención del mismo en Miñano (1826/1982: 37) y Madoz (1845-50/1986: 136).

2.10. *Caletta. Baja del Camello. Arrecife*

Figura exclusivamente en los mapas publicados por Torriani (1592) y Castillo (1686), y realmente es la primera parte del complejo portuario alrededor de Arrecife, concretamente en el sector al este del Islote de Fermina o del Amor, antiguamente denominado Islote Quebrado.

2.11. *Puerto del Arrecife o de los Caballos. Arrecife*

La primera referencia está en el texto de Gadifer de la Salle (1404/1980: 44, 66) del *Le Canarien* donde se habla del “puerto llamado el Arrecife”, al que se le considera “muy buen puerto para invernar cualquier navío”, figurando posteriormente en el mapa de V. Fernandes (1507 en Santiago, 1947: 340) y en Torriani (1592), quien lo denomina Arracife. Por el contrario, el mapa de N. Bellín (1746) usa el término de Porto de Cavallos, traducción de Puerto Cavallos, nombre que según Glas (1764/1976: 21) y Ruiz Cermeño (1772/1981: 443) era el más habitual, aunque algunos utilizaban también el del Arrecife.

Un dato interesante es el que aporta Ruiz Cermeño (Ib., 1772/1981: 441) cuando comenta que hasta hacía pocos años, la cría de caballos de calidad había sido una práctica importante en la isla, lo que podría sugerir que el nombre del puerto quizás derive de la exportación de algunos de ellos.

El papel defensivo del puerto ofrecido por las hileras de roca y bancos de arena es resaltado por Torriani (1592/1978: 51), Ruiz Cermeño (1772/1981: 443) o Glas (1764/1976: 21), para quien se trataba de un excelente puerto defendido por una hilera de rocas, mayoritariamente sitas bajo el agua, que rompían el oleaje. Más aún, Fray José de Sosa (1678-88/1994: 155), no duda en calificarlo el más apacible y seguro de Canarias, y O. Stone (1887/1995: 290) como el único puerto natural de las Canarias. Por el contrario, la valoración quizás más negativa procede de Prevost (1763/1990: 90), quien sólo parece describirlo superficialmente desde una embarcación.

Para entrar al mismo había dos posibilidades, una boca al Oeste, sólo válida para pequeñas barcasas y otra al Sur, defendida por el Castillo de San Gabriel, utilizable por barcos de gran calado, pero ayudados por un buen práctico del puerto (Caballero, 1776/1991: 20).

Sin embargo, según Ruiz Cermeño (1772/1981: 443) la continuada deposición de lastre en el fondo y, especialmente, la construcción del hoy denominado Puente de las Bolas, que sólo contaba con una pequeña abertura por la que pasaban las lanchas, impedía la circulación de las corrientes depositándose en su fondo toda la arena que había penetrado en la misma, y lo hicieron casi impracticable a fines del siglo XVIII, entrando dentro del puerto sólo pequeñas embarcaciones para su carenado.

El Islote Quebrado, denominación que permanecía hasta el siglo XIX por tener el arrecife una quiebra que lo dividía en dos mitades (Álvarez Rixo, 1866/1982: 36-37, 39), actual Islote de Fermina o Islote del Amor, es el arrecife que protegía el Puerto de Arrecife. Al exterior del mismo se disponían los navíos que aún no habían descargado o los que atracaban brevemente, por el contrario, aquéllos ya descargados y que buscasen seguridad en el puerto podían penetrar en el puerto. El límite oriental era el Islote del Castillo, hoy denominado Islote de San Gabriel.

Aún a mediados del siglo XVIII, según Glas (1764/1976: 21) y Prevost (1763/1990: 90), aparte del castillo de San Gabriel y algunos almacenes no había ningún tipo de núcleo urbano en sus alrededores. Sin embargo, en la relación anónima publicada por F. Caballero (1776/1991: 19) comenta que estaba creciendo deprisa y por entonces ya contaba con 72 vecinos y una capilla, citada ya por primera vez en Prevost (1763/1990: 90).

Particularmente relevante es la referencia de A.P. Ledru (1810/1982: 42) quien recoge que a fines del siglo XVIII, en 1796, la mayoría de los navíos con base en los puertos de S/C de Tenerife y Puerto de la Cruz iban a los puertos de Arrecife y Naos a pasar el invierno.

En esta línea, Ledru (1810/1982: 42), Miñano (1826/1982: 37), Madoz (1845-50/1986: 136) o van Beneden (1882/1995: 50) no dudan en considerarla la mejor bahía de las Islas Canarias, lo que contrasta abiertamente con viajeros que arribaron al mismo cuando el puerto estaba prácticamente cegado a lo largo del siglo XIX y obligaba a menudo a fondear al exterior. El desembarco a tierra en bote podía ser problemático cuando estaba agitada la mar, caso de Leclercq (1880/1990: 224), o plácido como le sucedió a Stone (1887/1995: 290, 293), lo que influirá en las opiniones de los viajeros, pero esta autora relata que el buque francés que arribaba cada 15 días penetraba dentro del puerto, y luego esperaba a la marea alta para salir. Esta visión negativa la reflejan las impresiones de Verneau (1891/1981: 112) para quien sólo se trata de un “mal fondeadero (...) en medio de rocas y de escollos de todas clases” a pesar de que conocía la idea generalizada en la isla de tratarse de “la gloria

de Lanzarote” o de Ducane (1911/1993: 167) quien afirma que “no hay puerto ni muelle, y es preciso desembarcar en lanchas desde los barcos fondeados”.

La habilitación al comercio hacia Europa y América será uno de los hitos fundamentales, al romperse el monopolio de registro que hasta entonces se restringía a S/C de Tenerife y Las Palmas y había circunscrito el comercio de Arrecife exclusivamente hacia las restantes islas. Inicialmente, entre 1820-24, se conseguirá una habilitación parcial para comerciar con el extranjero, siendo declarado puerto de tercera clase en 1822, lo que se logrará afianzar en 1837 y 1840 (de León, 1868/1978: 173, 275, 277, 287; Morales Chacón, 1995: 193-194), y se sumará en 1853 su declaración como puerto refugio (de León, 1868/1978: 322).

2.12. Boca o Barra de Juan Rejón. Arrecife

En una posición intermedia a los puertos de Arrecife y Naos se dispone la Boca de Juan Rejón. Dado su poco calado, en el siglo XIX según Álvarez Rixo (1866/1982: 37-38) apenas era utilizada por barcas de remos y alguna embarcación de escaso calado.

La denominación proviene de un viaje que realizó de Gran Canaria a Lanzarote el Capitán Juan Rejón en 1477 en busca de ayuda de Diego de Herrera e Inés Peraza, si nos atenemos a Abreu y Galindo (1632/1977: 189-190), quien comenta que fue a “tomar puerto en el Arrecife, que hasta hoy se llama de Juan Rejón”.

Cañida por los islotes de San Gabriel y del Francés, se accedía hacia el Charco de la Estila, y de allí, a través de El Pasadizo, bien al Charco de San Ginés, que quedaba casi seco en la bajamar, o bien al Puerto de Naos.

Todavía en el siglo XIX, el Islote del Francés, denominado así por el Capitán de origen francés Francisco García Santellas que fundó en la primera mitad del siglo XVII la ermita de San Ginés, era cultivado para la obtención de grano o barrilla (Álvarez Rixo, 1866/1982: 38, 49).

2.13. Puerto de Naos. Arrecife

El Puerto de Naos corresponde a la parte más septentrional del puerto de Arrecife, defendido igualmente por una barrera de rocas submarinas, siendo apto según Glas (1764/1976: 21) y Ruiz Cermeño (1772/1981: 444) para navíos de gran calado, que encontraban en este puerto el mejor sitio en toda Canarias para limpiar su carenado o efectuar reparaciones.

Ambos puertos se conectaban a través de un puente de arcos de mampostería, actualmente Puente de las Bolas, transitado por barcas, que podía levantarse para el paso de embarcaciones (Caballero, 1776/1991: 19-20; Stone, 1887/1995: 293).

Contaba con dos accesos, uno al Este, denominado Boca de Barra a Tierra y otro al Sur, llamado Boca de Barra del Mar, inmediata al Castillo de San Gabriel, que para ser atravesadas necesitaban de pilotos concedores de las mismas (Caballero, 1776/1991: 20). Ello era especialmente obligado en la Boca de Barra a Tierra, pues aunque era la más profunda, exigía arrimarse mucho a la costa (Ruiz Cermeño, 1772/1981: 444). Esta dificultad de acceso lleva a valorar negativamente el puerto a Prevost (1763/1990: 90). A fines del siglo XIX, ya con el Castillo de San Gabriel en desuso, se instalaron dos luces en tierra junto a la Boca de Barra del Mar que permitían penetrar con mayor facilidad en la bahía una vez alineadas (Stone, 1887/1995: 294).

El arrecife principal que defendía el puerto era el Islote de las Cruces, que recibía dicho nombre de algunos enterramientos producidos en el mismo, y si inicialmente se construyeron varias barracas donde residían los marineros que carenaban las embarcaciones, en el siglo XIX se acabaron construyendo dos almacenes (Álvarez Rixo, 1866/1982: 39).

De acuerdo con Torriani (1592/1978: 51), entre el Puerto de Arrecife y el Puerto de Naos podrían caber perfectamente 12 navíos grandes. Sin embargo, según cálculos de Álvarez Rixo (1866/1982: 36, 38), en el Puerto de Arrecife cabrían entre 12 y 15 embarcaciones, con un máximo de 20 si el puerto se encontrase limpio, mientras en Puerto Naos podrían haber hasta 24 buques, lo que triplica las cifras ofrecidas por Torriani. Estos datos son indicativos de la pérdida de capacidad portuaria en los mismos dado la lamentable limpieza de los puertos que denuncia Álvarez Rixo (1866/1982: 37, 88-91), al eliminar lastre los barcos allí fondeados y por arrojar callados a las “toninas” cuando eran conducidas a los arrecifes para facilitar su captura.

Otras referencias se encuentran en Miñano (1826/1982: 37) y Madoz (1845-50/1986: 136), indicativas de su valor operativo durante el siglo XIX.

2.14. Cala o Playa de los Ancones. Ensenada de la Gorrina. Tegui se

Es denominada Cala Los Ancones en el mapa de Torriani (1592), y simplemente Los Ancones en el mapa de Castillo (1686), apuntando Ruiz Cermeño (1772/1981: 445) que toda esta Playa de los Ancones era apta para desembarcos.

2.15. *Cala de Haría o Puerto de Arrieta. Playa de la Garita. Haría*

Bajo el apelativo de Cala de Haría está presente en las cartografías de Torriani (1592) y Castillo (1686). Que se trate de la actual Playa de la Garita es demostrable porque ambos se sitúan al norte de la Punta de Mala, actual Punta de la Pared próxima al caserío de Mala y al sur de Punta de Mujeres, y se trata del desembarcadero más accesible para Haría. Sin embargo, en el siglo XVIII es citado ya como Puerto de Arrieta en Ruiz Cermeño (1772/1981: 445), por la presencia al norte del mismo del núcleo de Arrieta y de la Punta de la Vela o Arrieta, figurando como bahía de Arriete en Verneau (1891/1981: 112).

2.16. *Puerto de Cantería. Ensenada de Cantería. Haría*

Aunque no es citada en los mapas de Torriani y Castillo, que resaltan por el contrario el topónimo de Farillones, actual Punta Fariones, el puerto de Cantería es citado bajo tal denominación por primera vez en Ruiz Cermeño (1772/1981: 445), y como anse, léase ensenada, de Orsula por Webb y Berthelot (1837).

3. LOS PUERTOS DE FUERTEVENTURA

3.1. *Puerto de Lobos. La Caleta. Islote de Lobos*

Esta denominación aparece recogida en *Le Canarien* (de la Salle, 1404/1980: 20, 24, 66) refiriéndose al “lado hacia Erbania” o Fuerteventura, que tendría “muy buen puerto para galeras”.

A fines del siglo XVI, de acuerdo con Torriani (1592/1978: 64), su ensenada, válida exclusivamente para lanchas y naves pequeñas, sólo era utilizada por embarcaciones corsarias. La ausencia de agua que se refleja en diversos pasajes del *Le Canarien* durante la estancia de Gadiifer de la Salle, es reafirmada por Glas (1764/1982: 25), lo que le impedía ser utilizado como punto de aguada.

3.2. *Puerto del Tostón o del Arrecife. Caleta de la Aduana. La Oliva*

La constancia que tenemos de su participación como puerto de salida de alguna de las cabalgadas esclavistas en África (Lobo, 1982: 70), se confirma a fines del siglo XVI en el mapa de Torriani (1592), citándose también varias veces en los Acuerdos del Cabildo de Fuerte-

ventura de 1622, 1647, 1715, 1737, 1754-55, 1758-59 y 1762 (Roldán, 1966: 51, 86, 95, 104, 112, 121-122; Roldán y Delgado, 1967: 215 y 1970: 168, 283). Según dicha fuente, a este puerto, hacia 1649, llegaban “embarcaciones de todas partes” (Ib., 1970: 289).

La denominación de Puerto del Arrecife se debe a la presencia en sus inmediaciones de una pequeña ensenada, protegida por un arrecife, utilizada para carenar y fondear barcos, que quedó a inicios del siglo XIX cegada por las arenas (Álvarez Rixo, 1861/1995: 444).

A comienzos del siglo XVIII, en 1702, es considerado uno de los tres principales puertos de la isla (Roldán y Delgado, 1967: 171), habiendo constancia de la presencia de una casa donde guarnecerse en 1714 (Ib., 1967: 211), pero carecía de agua dulce para aguada, salvo a 3 leguas de distancia en unas balsas utilizadas para la recogida de agua dulce en Punta Gorda (Ruiz Cermeño, 1772/1981: 453).

Un informe de 1719 (Roldán y Delgado, 1967: 327), indica que se trata del principal puerto de Barlovento, pero que carecía de suficiente calado para grandes barcos, sugiriéndose la necesidad de realizar obras de acondicionamiento. En este sentido, Ruiz Cermeño (1772/1981: 453) apunta que había que ser muy práctico para entrar y salir en él, y lo que es más importante, que durante el invierno resultaba impracticable, al igual que los restantes puertos de la zona Norte, sólo utilizándose en verano, dato también reflejado en un Acuerdo del Cabildo de octubre de 1784 (Roldán, 1966: 204), donde se comenta que el puerto está cerrado “por impedirlo el mar”.

La vigilancia del puerto se realizaba desde la montaña de Escanfraga (Ruiz Cermeño, 1772/1981: 452), resaltándose que era un buen abrigo para los vientos procedentes del interior de la isla (Varela, 1788/1986: 48).

Es citado asimismo en el diccionario estadístico de Miñano (1826/1982: 31) y en una relación de Álvarez Rixo (1861/1995: 444), pero ya no en el diccionario de Madoz (1845-50/1986: 112). Esto quizás se deba a su progresiva pérdida de importancia dado que el mal tiempo obligaba a cerrarlo frecuentemente, y a que por un decreto de 1713 (Roldán y Delgado, 1967: 206) se autorizara para la exportación a tres nuevos puertos, Puerto Cabras, Gran Tarajal y Tarajalejo, todos en sotavento, siendo este último el que acabará recogiendo su tráfico procedente de Lanzarote, Madeira y la Península Ibérica que solía canalizarse previamente por el Tostón dada su ubicación más septentrional.

3.3. Puerto del Roque de Mascona. El Cotillo. La Oliva

El Puerto del Roque, el más importante de la isla con el Puerto de la Peña a lo largo del siglo XVI y primera mitad del siglo XVII, será utilizado durante el siglo XVI en expediciones esclavistas en la costa atlántica africana (Lobo, 1982: 70), denominándose alternativamente Puerto del Roque en 1599, 1602, 1604 y 1606 (Ib., 1990-91: 74-76, 99, 123, 141) o del Roque de Mascona en 1599 y 1606 (Ib., 1990-91: 80, 140-141), relacionándose con la exportación de ganado vacuno, cabrío, ovino y caballar hacia el Puerto de S/C de Tenerife, trigo al de S/C de La Palma y orchilla a Gran Canaria y Cádiz.

Desde esta última centuria tenemos referencias sobre comercio con Madeira en 1610 (Roldán y Delgado, 1970: 86) y Lanzarote en 1642 (Ib., 1970: 260), habiendo constancia además de una gran actividad portuaria sin mayores precisiones durante el siglo XVII ya que se cita que arribaban embarcaciones de numerosos puntos de origen (Ib., 1970: 289), complementándose con el Puerto del Tostón.

La decadencia del Puerto del Tostón presumiblemente afectó al Puerto del Roque, que ya no es mencionado en el siglo XIX, en los diccionarios de Miñano y Madoz.

3.4. Los Molinos. Puertito de Los Molinos. Puerto del Rosario

Este fondeadero en la desembocadura del Barranco de Los Molinos es exclusivamente citado por Varela (1788/1986: 48), quien comenta que tiene fondo pedregoso y era habitualmente utilizado por barcas de pescadores.

3.5. Puerto y Cala de la Herradura. Cala Herradura. Betancuria

El Puerto de la Herradura va a tener protagonismo por su cercanía a la capital de la Isla durante el siglo XVI y primer cuarto del siglo XVII, para después desaparecer por la hegemonía del Puerto de la Peña. Aparte de figurar en el mapa de Torriani (1592) como cala Herradura, contamos con referencias en protocolos notariales de 1585, 1599, 1602 y 1606 (Lobo, 1990-91: 65, 79, 107, 146) y se recoge por última vez en los Acuerdos del Cabildo de 1622 (Roldán y Delgado, 1970: 168).

3.6. Puerto de la Peña Horadada. Pájara

Si bien sólo figura como Peña Oradada en Torriani, sin especificarse su carácter de puerto, el Puerto de la Peña o de la Peña Horadada es el que cuenta con referencias más antiguas y frecuentes de la isla, por su proximidad a la capital de Betancuria. En los protocolos notariales es citado como Puerto de la Peña en 1585, 1599, 1602, 1604 y 1606 (Lobo, 1990-91: 65, 75, 99, 125, 135 y 140) y como de la Peña Horadada en 1587, 1604 y 1606 (Ib., 1990-91: 71, 123, 145), que revelan su posición dominante en la banda de barlovento, con trayectos hacia S/C de Tenerife, Garachico, S/C de La Palma y Gran Canaria transportando trigo, ganado vacuno, cabrío, ovino, caballar y camellar.

Sin embargo, en los Acuerdos del Cabildo de Fuerteventura durante el siglo XVII apenas contamos con tres referencias en 1622, 1649 y 1663 (Roldán y Delgado, 1967: 60 y 1970: 168, 289), aunque sigue siendo considerado como uno de los tres principales puertos de la isla en 1702 (Ib., 1967: 171).

No obstante, las condiciones del mismo resultaban bastante pobres, y su importancia se debe a su relativa proximidad a los núcleos de Betancuria, Antigua y Pájara, hacia los cuales se accedía por el Barranco de Ajui, que se subdivide en dos ramales, la Vega del Río Palmas en dirección hacia Betancuria y La Antigua, y el Barranco de Pájara, en dirección hacia dicho núcleo.

Apenas contaba con una cueva para guarnecerse (Ib., 1967: 211), y aunque el Barranco de Ajui llevaba agua continuamente, ésta era salobre (Ruiz Cermeño, 1772/1981: 453). Las condiciones de atraque eran igualmente deficientes, siendo sólo utilizable el puerto en verano, dadas las condiciones del mar en invierno, realizándose el tráfico a través de lanchas (Roldán y Delgado, 1967: 328). Su fondo era pedregoso y a fines del siglo XVIII según Varela (1788/1986: 48) sólo lo utilizaban los bergantines de cabotaje del tráfico interinsular. La vigilancia se realizaba desde la montaña de Vitagora (Ruiz Cermeño, 1772/1981: 452).

Estos inconvenientes acabaron otorgando al puerto del Tostón la primacía en la banda de Barlovento, pero con la autorización a la exportación concedida a Puerto de Cabras, Tarajalejo y Gran Tarajal, su decadencia será progresiva a lo largo del siglo XVIII, con sólo cuatro menciones en 1711, 1755, 1758 y 1762 (Roldán y Delgado, 1967: 200; Roldán, 1966: 95, 105, 121), no siendo citado en los diccionarios de Miñano y Madoz durante el siglo XIX, pero sí en una relación de Álvarez Rixo (1861/1995: 444).

3.7. Puerto de Amanay. Pájara

Recogido en el mapa de Torriani (1592) como Cala de Amanai, es citado como puerto en los Acuerdos del Cabildo de Fuerteventura en 1622 y 1649. Los datos más interesantes, sin embargo, los aporta Ruiz Cermeño (1772/1981: 452-453) cuando comenta que en la vertiente de Barlovento, desde la Punta de Jandía hasta el Puerto de la Peña, el único punto de desembarco era la caleta de “Manay”, contando con agua de un manantial, si bien salobre. Al igual que el Puerto de la Peña, era controlado desde la montaña de Vitagora.

En todo caso, su importancia siempre fue secundaria y más que un punto concreto Varela (1788/1986: 48) se refiere a él como una gran ensenada de 7 leguas de extensión. Su uso aún se mantenía en el siglo XIX (Miñano, 1826/1982: 31; Madoz, 1845-50/1986: 112).

3.8. Puerto Nuevo o de la Pared. Pájara

Aunque carecemos de datos claros sobre este puerto, es el único mencionado así en el plano de Torriani (1592), como cala de Puerto Novo, topónimo que actualmente se conserva, al igual que la montaña de Puerto Nuevo, y su utilización se mantenía en el siglo XIX pues es citado en los diccionarios de Miñano (1826/1982: 31) y Madoz (1845-50/1986: 112).

En todo caso, existe una referencia de 1622 de los Acuerdos del Cabildo (Roldán y Delgado, 1970: 168) mencionando a un puerto denominado Las Playas que se dispondría en la vertiente de Sotavento, inmediatamente después del Puerto de Amanay.

En este sentido, a Puerto Nuevo le preceden la Playa de Terife, Playa Negras y Playa de Ugan, y justo después está la Playa del Viejo Rey en el Istmo de la Pared. Si observamos el mapa de Torriani, se hace referencia a que la Playa de Terife funcionaba hacia 1592 a veces como desembarcadero, denominada cala de Terrife, y la denominada cala de Puerto Novo se ubica justo a la altura de la Pared, lo que crea cierta confusión con la actualmente denominada Playa del Viejo Rey. La idea que pudiera desprenderse de estos datos es que este conjunto de playas actuaron ocasionalmente como desembarcaderos, y pudiera ser que fueran denominadas colectivamente como Las Playas.

Otra denominación fue la de Puerto de la Pared, que utiliza P. Casola (1595/1882: 338), lo que explicaría también el preciso emplazamiento del Puerto Novo junto a la Pared de Jandía por parte de Torriani. Un dato interesante que aporta es que resultaba muy seguro “para las

galeras”, y era fácil realizar aguada en el barranco de la Tamaratilla donde se disponía de abundante agua.

Un protocolo de 1606 reafirma el uso del nombre de Puerto de la Pared (Lobo, 1990-91: 141), y a través del mismo se aprecia la complementariedad durante el último cuarto del siglo XVI y el primero del siglo XVII de tres puertos a lo largo de la isla, el Roque de Mascona en el Norte, el de la Peña Horadada hacia el centro y ya con menor importancia, haciendo escalas en los dos anteriores, el de la Pared al Sur.

A lo largo de la Península de Jandía, en las playas de Sotavento, entre Punta de Jandía y el Istmo de la Pared, se suceden numerosas playas “donde fácilmente se puede desembarcar, y en quasi todas ellas se encuentran manantiales de agua” (Ruiz Cermeño, 1772/1981: 454). La más importante, la denominada Playa de Sotavento de Jandía, es citada incluso en el diccionario de Miñano (1826/1982: 31), y a ella presumiblemente se refiere Madoz (1845-50/1986: 112) cuando habla de la Playa de la Pared en la vertiente de Sotavento.

3.9. Puerto de Tarajalejo. Tuineje

Tarajalejo no figura como cala o puerto en el mapa de Torriani (1592), sin embargo, sí se hace mención del mismo como Taraalejo. Adquiere importancia a raíz del Acuerdo del Cabildo de Fuerteventura de 19 de febrero de 1713 (Verdejo y Delgado, 1967: 206) donde se incrementan de 3 a 6 los puertos autorizados a exportar productos en la isla.

Sólo contaba con agua dulce a 2 leguas del mismo, y era vigilado desde el Morro de Juan Martín (Ruiz Cermeño, 1772/1981: 452-453), comentando Varela (1788/1986: 47) que aunque había bastante agua salobre era necesario cavar un hoyo en el cauce del barranco.

Su importancia puede considerarse creciente, citándose en 1721, 1748, 1755, 1758 y 1784 (Roldán, 1966: 77, 95, 104, 204; Roldán y Delgado, 1967: 248-249) favorecido por la fácil comunicación hacia Pájara a través del Valle de Tarajalejo y el Barranco de los Corrales, conociéndose referencias a lo largo del siglo XIX en los diccionarios de Miñano (1826/1982: 31) y Madoz (1845-50/1986: 112).

3.10. Puerto de Tarajal de Sancho o Gran Tarajal. Tuineje

Al igual que Tarajalejo, su importancia comienza a raíz del Acuerdo del Cabildo de 1713 (Verdejo y Delgado, 1967: 206) que le da capaci-

dad de exportar productos. Sin embargo, aunque ni siquiera figura como topónimo en el mapa de Torriani, quizás ya aparece mencionado desde 1426 en el mapa de Giraldi como Tarafalz, aunque podría referirse también a Tarajalejo, y era utilizado en las correrías hacia Berbería en el siglo XVI (Lobo, 1982: 70). J. Varela (1788/1986: 46) aporta la denominación completa de Tarajal de Sancho.

G. Glas (1764/1976: 27) apunta que un barco podía anclar en su bahía, que contaba con 6 ó 7 brazas de fondo. Ruiz Cermeño (1772/1981: 452-453) señala que sólo había agua muy salada, muy poca para Varela (1788/1986: 47), a pesar de desembocar allí el denominado Río de Gran Tarajal, efectuándose el control visual del puerto desde la Montaña de Manintaga.

Referencias del puerto durante el siglo XIX aparecen en los diccionarios de Miñano (1826/1982: 31) y Madoz (1845-50/1986: 112). Y es muy interesante que Álvarez Rixo (1861/1995: 444) lo considere bastante frecuentado, si bien aún a principios de siglo sólo disponía de un almacén de barrilla del Coronel Gobernador Agustín de Cabrera, incendiado en 1806 por los ingleses. A fines del siglo XIX, Stone (1887/1995: 438) apenas cita una o dos docenas de casas de pescadores situadas al oeste de la bahía.

3.11. Playa de Giniginamar. Tuineje

Presente con el topónimo de Hineguinama en el mapa de Torriani (1592), es mencionada como desembarcadero bajo la denominación de Tinama en Ruiz Cermeño (1772/1981: 453), quien manifiesta que carece de agua dulce. El nombre actual es recogido por Varela (1788/1986: 47) quien lo cita como Fondeadero de Giniginamar.

3.12. Cala de Las Playas. Tuineje

Esta cala es citada por Torriani (1592) como Plaias, si bien no hace referencia a su papel como ensenada significativa, y también carece de nombre en Varela (1788/1986: 47). De acuerdo con Glas (1764/1976: 26-27) el mejor punto de anclaje se encontraba entrando a la derecha en dirección norte, hacia donde también se dispone una pequeña fuente salobre, fácilmente accesible (Ruiz Cermeño, 1772/1981: 453). Su uso, en todo caso, fue secundario, aunque hay alguna mención en los Acuerdos del Cabildo en 1746 (Roldán, 1966: 74).

3.13. Puerto de Toneles. Antigua

La Ensenada de Toneles es citada exclusivamente bajo el topónimo de La Cueva en Torriani (1592), correspondiente al Barranco del Valle de la Cueva. Presente como desembarcadero sin agua en Ruiz Cermeño (1772/1981: 453) la única mención que conocemos del mismo como puerto está en Madoz (1845-50/1986: 112) quien habla de Puerto-Toneles a mediados del siglo XIX.

3.14. Puerto de Pozo Negro. Antigua

La importancia de la cala de Pozo Negro durante los siglos XV y XVI resulta patente cuando observamos su presencia recurrente en las cartografías de Giraldi (1426) como Poço Negro, Bianco (1436) también como Poço Negro, y Fernandes (1507). Su uso en las expediciones hacia Berbería (Lobo, 1982: 70), caso de una de rescate en 1587 (Ib., 1990-91: 71). Y su continuidad hasta el mapa de Torriani (1592) quien indica expresamente la Cala de Pozzo Negro.

Un dato muy importante es la presencia de “agua dulce en un pozo muy abundante” (Ruiz Cermeño, 1772/1981: 453), en 1606 denominada Rocha Roxa (Roldán y Delgado, 1970: 62), y actualmente conocida como la fuente de La Rocha.

Este puerto, sin embargo, no resultaba fácilmente visible, pues tal como manifiesta Glas (1764/1976: 26), sin la presencia de un piloto que lo conociera no resultaba fácil localizar el punto apropiado de anclaje ni la fuente para realizar la aguada.

La vigilancia se realizaba desde la Montaña de la Torre (Ruiz Cermeño, 1772/1981: 452).

En general, su importancia decrece paulatinamente, aunque hay un cierto número de menciones en los Acuerdos del Cabildo en 1610, 1649 y 1714 (Roldán y Delgado, 1967: 212 y 1970: 85, 289), en favor de la creciente importancia de Caleta de Fustes, situada a sólo 2 leguas al Norte. No obstante, se mantiene ocasionalmente como ensenada aún en el siglo XIX pues es citado tanto por Miñano (1826/1982: 31) como por Madoz (1845-50/1986: 112).

3.15. Caleta de Fustes. Antigua

Denominada Caletta de Fustas por Torriani (1592), y utilizada en las *razzias* esclavistas en la costa africana (Lobo, 1982: 70), su importancia

se consolida a lo largo del siglo XVII, en detrimento del Puerto de Pozo Negro, siendo considerado en 1702 (Roldán y Delgado, 1967: 171) uno de los tres principales puertos de la isla, y sin duda, el más importante de la vertiente de Sotavento, levantándose una casa para guarnecerse al menos desde 1714 (Ib., 1967: 211). Hay constancia de que también desde Caleta de Fustes, y no sólo desde los puertos septentrionales del Roque y Corralejo, se realizaban trayectos hacia Madeira de acuerdo con un Acuerdo del Cabildo de 1639 (Ib., 1970: 238-239).

Contamos con varias menciones del mismo en los Acuerdos del Cabildo de 1737, 1746, 1749, 1755, 1758, 1762 y 1784 (Roldán, 1966: 51, 74, 80, 93, 95, 104, 121, 204), o en el derrotero de Varela (1788/1986: 47), realizándose su vigilancia desde la Montaña de la Torre (Ruiz Cermeño, 1772/1981: 452) hasta la construcción del Castillo de Fustes para su protección.

Sin embargo, sus condiciones no eran del todo óptimas, puesto que sólo contaba con agua a legua y media de distancia (Ruiz Cermeño, 1772/1981: 453) y dado su poco calado, era exclusivamente usada por pequeñas embarcaciones que se favorecían de una buena protección de todos los vientos salvo los excepcionales del sureste, que cuando soplaban arrastraban en la pleamar a las barcas a la orilla llenándolas de piedras (Glas, 1764/1976: 26).

El diccionario de Miñano (1826/1982: 31) la menciona como Caleta de Justes y el de Madoz (1845-50/1986: 112) simplemente Juste, pero sus condiciones seguían siendo deficientes por la falta de fondo al estar cada vez más cegada de arena y lastres arrojados por las embarcaciones (Álvarez Rixo, 1861/1995: 444).

3.16. Puerto del Agujero o del Matorral. Playa del Matorral. Puerto del Rosario

La única referencia que conocemos sobre el mismo se encuentra en el mapa de Torriani (1592). Pese a habernos remitido a la primera edición de 1949 del mapa 1: 50.000 1106-1107 de Puerto Cabras, editado por el Servicio Geográfico del Ejército, no figura ningún topónimo similar a Agujero, pero si nos atenemos a Ruiz Cermeño (1772/1981: 453) en el siglo XVIII este puerto situado a poco más de una legua de Caleta de Fustes, se denominaba entonces Puerto del Matorral, si bien también carecía de posibilidades de aguada salvo a una legua de distancia.

3.17. Puerto de Tegurame. Playa Blanca. Puerto del Rosario

Tegurame es citado como simple topónimo costero en el mapa de Torriani (1592). No obstante, en un Acuerdo del Cabildo de 1649 se habla del Puerto de Tegurame (Roldán y Delgado, 1970: 289). Como en el caso del Puerto del Agujero, no hemos podido localizar ningún topónimo próximo del mismo, y su inmediatez actual a Puerto del Rosario no favorece la conservación de esta clase de topónimos, planteándose como hipótesis la asignación actual a Playa Blanca de acuerdo con la topografía actual y la reflejada en el mapa de Torriani. Con la denominación de Fondeadero de Playa Blanca surge por vez primera en el derrotero de Varela (1788/1986: 47).

3.18. Puerto de Cabras. Puerto del Rosario

Pese a ser citado desde 1426 en el mapa de Giraldi o en 1439 en el de Gabriel de Valseca, y figurar como cala de Puerto de Cabras en el mapa de Torriani (1592), carecemos de referencias del mismo en los Acuerdos del Cabildo de Fuerteventura hasta su presencia en 1713 en el acuerdo que incrementó de tres a seis el número de puertos autorizados para las exportaciones de la isla (Roldán y Delgado, 1967: 206), repitiéndose alguna cita posteriormente en 1749 y 1762 (Roldán, 1966: 80, 121), en un texto de Prevost (1763/1990: 92), quien sigue una descripción de Dapper, y en el derrotero de Varela (1788/1986: 47).

Las condiciones del puerto parece que eran bastante negativas, y así Glas (1764/1976: 25) apunta que dado que todo su entorno era rocoso y sucio, era imposible localizarlo sin un piloto adecuado. Y de acuerdo con Stone (1887/1995: 391), aunque la rada era ancha y abierta, el fondeadero no era bueno, y además (Madoz, 1845-50/1986: 183) carecía de suficiente calado.

Ruiz Cermeño (1772/1981: 452-453), por su parte, nos informa de que carecía de agua, siendo controlado desde la atalaya de montaña de Timanaire. La aguada se realizaba ascendiendo por el Barranco de Río Cabras, que contaba con la fuente de Río Cabras, de carácter realengo, la más importante de la isla al menos desde 1613 (Roldán y Delgado, 1970: 99, 112).

En conclusión, aunque se trataba de una bahía amplia, de fondo arenoso, que disponía al Este de un charco para carenar las embarcaciones, el puerto carecía de muelle, castillo y estaba expuesto a los vientos del Sur y Sureste, que dificultaban el desembarco (Álvarez Rixo, 1819-56/1995: 458). Por entonces, la Playa de la Carnicería servía para varar

la barcas, mientras la Playa del Charco se utilizaba para embarcaciones mayores, situación que aún se mantenía a fines del siglo XIX, careciendo aún de muelle o espiguera, cuando ya por aquel tiempo concentraba allí la práctica totalidad del tráfico marítimo con otras islas (Verneau, 1891/1981: 140).

El desarrollo del actual núcleo urbano de Puerto del Rosario comenzará en 1790 con la construcción de dos almacenes por Miguel Vázquez y otros dos en 1791 por el Coronel Gobernador Agustín de Cabrera, con motivo del incremento de la exportación de la barrilla, sumando hacia 1809 unos 12 ó 20 almacenes, más un mesón. Las primeras viviendas y calle se levantaron en 1810, tras construir la primera James Miller (Álvarez Rixo, 1819-56/1995: 456-457). Hacia 1819 apenas contaba con 5 ó 6 barcas de pesca y dos embarcaciones para cargar barrilla y pescar. Inicialmente entre 1820-24 se conseguirá una habilitación parcial para comerciar con el extranjero, siendo declarado en 1822 puerto de cuarta clase. Y en 1837 se logrará el decisivo decreto de habilitación para comerciar con el extranjero, ampliado en 1840 a América. Gracias a ello, hacia 1856 ya disponía de una balandra y una goleta de tráfico regular (Ib., 1819-56/1995: 460-461; de León, 1868/1978: 173, 287; Morales Chacón, 1995: 193-194).

Con el incentivo del Real Decreto sobre Puertos Francos en 1852, comenzarán una década después los esfuerzos para conseguir la construcción de un muelle artificial, con un compromiso del municipio de abonar el 44 % de los gastos, jugando un importante papel la vinculación política del alcalde Ramón Fernández Castañeyra con el Ministro de Ultramar, Fernando de León y Castillo. El proyecto finalmente se realizó por Eugenio Suárez Galván en 1889, se autorizó en 1892 y las obras se desarrollaron entre septiembre de 1893 y octubre de 1894, fecha de su inauguración, con prolongaciones hasta la entrega definitiva en 1896, aunque los temporales con tiempo sur dañarán seriamente el puerto durante los inviernos de ese mismo año, 1897, 1900, etc. El muelle "chico" o muelle municipal contará con unas dimensiones de 52.25 m., dos desembarcaderos con escaleras y un pescante para el izado de mercancías pesadas (Morales Chacón, 1995: 195, 199-203).

A lo largo del siglo XIX se han desarrollado nuevas ampliaciones desde el intento frustrado de 1919. El primero, con proyecto de R. González Negrín en 1931, adjudicado a fines de 1932 y finalizado en 1935 creó el muelle "grande" de 134.5 m. Una prolongación de 100 m. de longitud y 40 m. de ancho, por el mismo ingeniero, realizada en 1947, no se adjudicará hasta 1952 y se entregaron las obras en 1958. Una segunda prolongación de otros 100 m. se proyectará en 1960 por E. Ru-

meu de Armas, y aunque fue aprobada en 1963, las obras no se entegrarán hasta 1971, sumando 334 m. de muelle, de los que sólo unos 200 m. resultan útiles para atraque. Una tercera prolongación de 150 m. se diseñará en 1975 por F. Navarro Miñón, entregándose las obras en 1979, incluyendo la construcción de una rampa de transbordadores para los servicios de ferry. Finalmente, la cuarta y última prolongación de otros 100 m. se ha entregado en 1994 (Morales Chacón, 1995: 212, 214, 217-219, 226-228).

3.19. Puerto de Lajas. Puerto del Rosario

El puerto de Lajas siempre mantuvo un carácter secundario dentro de la banda de Sotavento. Presente como cala de Puerto de Lajas en Torriani (1592), no se lo nombra en los Acuerdos del Cabildo. No obstante, Ruiz Cermeño (1772/1981: 452-453) nos aporta algunos datos del Puerto de Lajas, como el que carecía de agua y que se vigilaba desde la montaña de Timanaire.

Su presencia a lo largo del siglo XIX en los diccionarios de Miñano (1826/1982: 31) y Madoz (1845-50/1986: 112) reafirman la pervivencia en su utilización.

3.20. Caleta del Jablito. La Oliva

Ausente del mapa de Torriani, la única mención que tenemos de la misma como desembarcadero es de Ruiz Cermeño (1772/1981: 452-453) quien habla de la Playa del Jablito, indicándonos que carece de agua y que era vigilada desde la montaña de Tetir (Puerto del Rosario).

3.21. Playa del Pozo o del Pocillo. La Oliva

Dispuesta en frente de Isla de Lobos, en el canal igualmente denominado El Río, su empleo como desembarcadero sólo lo refleja Ruiz Cermeño (1772/1981: 452-453), denominándola Playa del Pozillo, y apenas nos indica que cuenta con agua potable de pozo y su vigilancia se realizaba desde la montaña de Escanfraga.

Esta denominación aún existía en la segunda mitad del siglo XVIII, pues en dos Acuerdos del Cabildo de 1762 y 1784 (Roldán, 1966: 121, 204) se menciona como El Pocillo, y se recoge también en Varela (1788/1986: 48), quien comenta su uso como fondeadero por los bergantines que hacían el tráfico de cabotaje entre islas.

3.22. Puerto de Corralejo. La Oliva

Por su ubicación septentrional, el Puerto de Corralejo era uno de los más adecuados para el comercio con Madeira (Roldán y Delgado, 1970: 86), Lanzarote (Ruiz Cermeño, 1772/1981: 452-453) y la Península Ibérica, siendo vigilado su acceso desde la montaña de Escanfraga.

Referencias del mismo están en Torriani (1592), que lo denomina Cala de Corralejos, y en Acuerdos del Cabildo de 1610 y 1642 (Roldán y Delgado, 1970: 86, 260), sin embargo, nunca se vio favorecido como otros puertos por acuerdos que le facilitasen la exportación. No obstante, se mantiene citado a lo largo del siglo XIX por Miñano (1826/1982: 31), Madoz (1845-50/1986: 112), Stone (1887/1995: 369) y Verneau (1891/1981: 140), los dos últimos tras aprovecharlo para arribar a la isla desde Lanzarote, comentando que por entonces apenas contaba con una docena de cabañas de pescadores.

4. CONCLUSIONES

La información disponible de Lanzarote contrasta por su pobreza frente a la disponible de Fuerteventura, donde contamos con protocolos notariales, publicados, del último tercio del Siglo XVI y Acuerdos del Cabildo de los siglos XVII y XVIII.

La información para Lanzarote se polariza en los puertos del Rubicón-Las Coloradas, en el siglo XV el más importante de la isla por el emplazamiento de San Marcial del Rubicón y su proximidad a Zonzamas, que pronto decae hasta convertirse sólo en el puerto de paso hacia Fuerteventura. Ya desde el siglo XVI, las condiciones naturales de El Río de la Graciosa, como punto de arribada desde Europa, y particularmente del conjunto Arrecife-Naos, uno de los mejores del archipiélago, se acaban imponiendo hasta la actualidad. En la vertiente de Barlovento el puerto de Janubio será el más destacado por sus características y proximidad a Yaiza, pero las erupciones volcánicas del siglo XVIII acabarán cegándolo.

En Fuerteventura puede apreciarse una evolución más detallada. Del inicial protagonismo de Pozo Negro en el siglo XV y primera mitad del siglo XVI, aprovechando su mayor proximidad hacia el litoral marroquí y sahariano en las expediciones hacia Berbería, se pasará a la hegemonía desde el siglo XVI del puerto de la Peña Horadada por ubicarse junto al núcleo de Betancuria y por su proximidad hacia Antigua y Pájara, seguido en menor medida por el puerto de Roque de Mascona-El Cotillo. A lo largo del siglo XVII los puertos de la vertiente de Barlovento man-

tendrán su hegemonía, pero será particularmente el puerto de Tostón el que gozará de un mayor protagonismo. No obstante, las condiciones naturales acabarán provocando la decadencia de los tres, ya que resultaban habitualmente impracticables durante el invierno lo que obligaba a cerrarlos frecuentemente.

Esto se resolverá con un decreto del Cabildo en 1713 que autorizará la exportación desde tres nuevos puertos Tarajalejo, Gran Tarajal y Puerto de Cabras, todos en la vertiente de Sotavento. En esta vertiente, Caleta de Fustes mantendrá su hegemonía a lo largo de los siglos XVII y XVIII, a la que se incorporarán en el siglo XVIII el puerto de Tarajalejo, seguido a distancia por Puerto de Cabras y Gran Tarajal. Sólo será a partir del siglo XIX, particularmente desde 1820, cuando Puerto de Cabras acabe convirtiéndose en el puerto hegemónico de la isla tras su habilitación para comerciar con el extranjero, mientras ceñidos al tráfico interinsular se mantendrán al Norte, Tostón, y al Sur, Gran Tarajal.

5. BIBLIOGRAFÍA

ABREU y GALINDO, A. de (1632/1977). *Historia de la conquista de las siete islas de Canaria*. En Cioranescu, A. (ed.). Goya Ed. Tenerife.

ÁLVAREZ RIXO, J.A. (1819-56/1995). “Puerto de Cabras, en la Isla de Fuerteventura, año 1819”. En A.S. Hernández Gutiérrez (ed.): Fuerteventura en un manuscrito de Álvarez Rixo. IV *Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura* (Arrecife, 1989), T. I, Historia. San Sebastián-Arrecife: 433-464.

ÁLVAREZ RIXO, J.A. (1861/1995). “Fuerteventura. Bosquejo físico y moral de esta Ysla. Causa de sus frecuentes escaseces, y nociones para su remedio”. En A.S. Hernández Gutiérrez (ed.): Fuerteventura en un manuscrito de Álvarez Rixo. IV *Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura* (Arrecife, 1989), T. I, Historia. San Sebastián-Arrecife: 433-464.

ÁLVAREZ RIXO, J.A. (1866/1982). *Historia del Puerto del Arrecife en la isla de Lanzarote. Una de las Canarias*. Biblioteca Isleña, XV. Cabildo Insular de Tenerife. Tenerife.

BENEDEN, CH. van (1882). *Au Nord-Oueste de l’Afrique. Madère, les Îles Canaries, Le Maroc*. Bruxelles.

BENEDEN, CH. van (1995). *Al Noroeste de África: las Islas Canarias*. A través del tiempo, 12. Ediciones J.A.D.L. La Laguna-La Orotava: 21-52.

CABALLERO MÚJICA, F. (ed.) (1991). *Compendio brebe y fasmosso, historico y politico, en que (se) contiene la cituazion, poblacion, division, gobierno, produziones, fabricas y comercio que tiene la ysla de Lanzarote en el año de 1776*. Ayuntamiento de Teguisse. Teguisse-Las Palmas.

- CASSOLA, P. (1595/1882). "Discurso sobre la fortificación de la isla de Fuerteventura en Canarias, de 8 de octubre de 1595". *El Museo Canario*, V: 338-342.
- CASTILLO Y LEÓN, P.A. del (1686/1994). *Descripció de las Yslas de Canaria*. Cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid-Las Palmas.
- DUCANE, F. (1911). *The Canary Islands*. A & C. Black Ltd. London.
- DUCANE, F. (1993). *Las Islas Canarias*. Gobierno de Canarias. Madrid.
- GLAS, G. (1764/1982). *Descripción de las Islas Canarias 1764*. Instituto de Estudios Canarios. Fontes Rerum Canariarum, XX. La Laguna.
- HAMY, E.T. (1886). "La mappemonde d'Angelino Dulcert de Majorque (1339)". *Bulletin de Géographie Historique et Descriptive*, s/nº. Paris.
- LECLERCQ, J. (1880). *Voyage aux iles Fortunées*. Paris.
- LECLERCQ, J. (1990). *Viaje a las Islas Afortunadas. Cartas desde las Canarias en 1879*. Colección "Clavijo y Fajardo", 8. Gobierno de Canarias. Madrid.
- LEDRU, A.P. (1810). *Voyage aux iles de Ténériffe, La Trinité, Saint-Thomas, Sainte Croix et Porto Rico*. 2 vols. Paris.
- LEDRU, A.P. (1982). *Viaje a la isla de Tenerife (1796)*. A través del tiempo, 2. Ediciones J.A.D.L. Madrid-La Orotava
- LEÓN y XUÁREZ DE LA GUARDIA, F.Mª de (1868/1978). *Apuntes para la Historia de las Islas Canarias 1776-1868*. Biblioteca Isleña, IV. Cabildo Insular de Tenerife, Madrid-Tenerife.
- LOBO CABRERA, M. (1982). *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI (Negros, moros y moriscos)*. Cabildo Insular de Gran Canaria. Tenerife-Las Palmas.
- LOBO CABRERA, M. (1990-91). *Los antiguos protocolos de Fuerteventura (1578-1606)*. Tebeto. Anexo II. Cabildo Insular de Fuerteventura. Tenerife-Puerto del Rosario.
- MADOZ, P. (1845/1986). *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar*. Ámbito Ediciones. Valladolid-Salamanca.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, F.G. (1986). *La primera imagen de Canarias. Los dibujos de Leonardo Torriani*. Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias. Tenerife.
- MILLARES TORRES, A. (1977). *Historia General de las Islas Canarias*. II-V. Editora Regional Canaria. Tenerife.
- MIÑANO, S. de (1826/1982). *Diccionario Geográfico-Estadístico de España y Portugal*. Cooperativa Litográfica. Tenerife.
- MORALES CHACÓN, J.P. (1995). "La vida portuaria y las comunicaciones: de los veleros y vapores a los aviones". En F. Martín Galán y E. Rodríguez Rodríguez (eds.): *Puerto de Cabras/Puerto del Rosario. Una ciudad joven*.

- Bicentenario del Puerto del Rosario 1795-1995*. Cabildo Insular de Fuerteventura-Ayuntamiento de Puerto del Rosario. Madrid-Puerto del Rosario: 187-239.
- PREVOST, A.F. (1763). *Histoire Générale des Voyages*. 2 vols. Paris.
- PREVOST, A.F. y TERRACINA, M. (1990). *Historia General de los Viajes ó nueva colección de todos los que se han hecho por mar y tierra, y se han publicado hasta ahora en diferentes lenguas de todas las naciones conocidas: donde se contiene lo más notable, util, y más cierto de los países, adonde han penetrado los viajeros, con las costumbres, religión, usos, artes, ciencias, comercio, y manufacturas de sus habitantes. Aumentada con las relaciones de los últimos viajes que se han hecho en este siglo*. Madrid. A través del tiempo, 6, Ediciones J.A.D.L., La Laguna-La Orotava: 61-111.
- ROLDÁN VERDEJO, R. (1966). *Acuerdos del Cabildo de Fuerteventura 1729-1798*. Fontes Rerum Canariarum, XIV. Instituto de Estudios Canarias. La Laguna.
- ROLDÁN, R. y DELGADO, C. (1967). *Acuerdos del Cabildo de Fuerteventura 1660-1728*. Fontes Rerum Canariarum, XV. Instituto de Estudios Canarias. La Laguna.
- ROLDÁN, R. y DELGADO, C. (1970). *Acuerdos del Cabildo de Fuerteventura 1605-1659*. Fontes Rerum Canariarum, XVII. Instituto de Estudios Canarias. La Laguna.
- RONCIÈRE, Ch. de la (1925). *La decouverte de l'Afrique au Moyen-Âge. Cartographes et Explorateurs*. Société Royale de Géographie d'Égypte. Le Caire.
- RUIZ CERMEÑO, J. (1772/1981). *Previa noticia de la ysla de Lanzarote, su situación, lugares, número de vecinos, ganados, comercio, etc., con una exacta descripción de sus fortalezas, costas y puertos, incluso los reparos de que necesitan, con cálculo de su costo*. En A. Rumeu de Armas (ed.): Estructura socioeconómica de Lanzarote y Fuerteventura en la segunda mitad del siglo XVIII. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 27: 438-446.
- RUIZ CERMEÑO, J. (1772/1981). *Breve descripción de la ysla de Fuerteventura con la exacta de sus fortificaciones, atalayas, puertos, playas y costas, incluso los reparos y gastos de que necesitan las primeras para su maior defensa*. En A. Rumeu de Armas (ed.): Estructura socioeconómica de Lanzarote y Fuerteventura en la segunda mitad del siglo XVIII. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 27: 446-454.
- SALLE, G. de la (1404/1980). *Le Canarien. Crónicas francesas de la conquista de Canarias. Texto G*. En A. Cioranescu (ed.). Cabildo Insular de Tenerife. Tenerife.
- SANTIAGO RODRÍGUEZ, M. (1947). "Canarias en el llamado manuscrito Valentim Fernandes. III". *Revista de Historia*, XIII, nº 79: 338-356.

- SERRA RÁFOLS, E. (1961). "Lancelotto Malocello en las Islas Canarias". *Congresso Internacional de História dos Descobrimentos*. vol. III. Lisboa: 1-14.
- SOSA, J. de (1678-88/1994). *Topografía de la isla afortunada de Gran Canaria*. M. Ronquillo y A. Viña (eds.). Ínsulas de la Fortuna, 3. Cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid-Las Palmas.
- STONE, O.M. (1887). *Tenerife and its six satellites or The Canary Islands past and present*. Marcus Ward & Co. London.
- STONE, O.M. (1995). *Tenerife y sus seis satélites*. Cabildo Insular de Gran Canaria. 2 vols. Valencia-Las Palmas.
- VARELA y ULLOA, J. (1788/1986). *Derrotero y Descripción de las Yslas Canarias*. Gobierno de Canarias. Facsímil.
- VERNEAU, R. (1891). *Cinq annes de sejours aux Iles Canaries*. Paris.
- VERNEAU, R. (1981). *Cinco años de estancia en las Islas Canarias*. A través del tiempo, 1. Ediciones J.A.D.L. Madrid-La Orotava.
- VIERA Y CLAVIJO, J. de (1772-83/1967-71). *Noticias de la Historia General de las Islas Canarias*. En A. Cioranescu (ed.). Goya Ediciones. Tenerife.
- WEBB, P.B. y BERTHELOT, S. (1837). *Histoire Naturelle des Iles Canaries. Atlas in folio*. Serie 1. Benard. Paris.

