

Origen competitivo de los botes de vela latina en Gran Canaria

.....
Gonzalo Marrero Rodríguez

Moisés Morán Vega

UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

RESUMEN

Este trabajo estudia el origen de la vela latina competitiva en Gran Canaria como un primer paso de una investigación más amplia sobre esta práctica deportiva arraigada en esta isla. Se analiza la presencia de los botes de vela latina en Gran Canaria, las hipótesis más utilizadas en los estudios y las conexiones de nuestro planteamiento con otras perspectivas de análisis sobre el origen del deporte. El artículo revisa un conjunto de documentos de diversa índole, especialmente de carácter histórico, que permiten establecer unas conclusiones razonables sobre el origen de la vela competitiva en Gran Canaria. Es importante destacar que el trabajo cuestiona las fechas hasta ahora barajadas para situar el inicio de las competiciones y ofrece una alternativa fundamentada extraída de documentos fiables.

Palabras clave: historia, botes, vela latina.

ABSTRACT

This piece of work studies the origin of the Lateen sail competition in Grand Canary, as the first step of a wider investigation of this sport which is so deep-rooted in the island. We analyse the presence of the Lateen sail boats in Grand Canary, the most usual hypotheses in different studies and the connections between our ideas and other analytical perspectives concerning the origins of the sport. This study revises a set of documents of different kinds, especially historical ones, which allow us to establish some reasonable conclusions concerning the origin of the sailing competitions in Grand Canary.

Keywords: history, boats, latin flag boat.

1. PRESENCIA DE LOS BOTES DE VELA LATINA EN CANARIAS

Para buscar el origen de la vela latina competitiva en Gran Canaria, tendríamos que remontarnos a la primera aparición de la vela latina en Gran Canaria que es posible se haya producido después de la Conquista de Gran Canaria por el Reino de España en 1483, porque los aborígenes de Gran Canaria no conocían la navegación propiamente dicha; es decir, no conocían la dirección de los vientos, los rumbos y las corrientes. No obstante, Torriani indica que conocían alguna forma de navegación porque utilizaban troncos ahuecados como medio para pescar o trasladarse a otras islas. En esta misma línea, Martínez de Guzmán sostiene que los aborígenes canarios conocían algún tipo de navegación y está en contra de los autores que “han afirmado rotundamente que los canarios no conocían el arte de la navegación. Este juicio, aceptado sin reservas y que excluye a priori el uso ocasional de la navegación, ni siquiera por minorías aborígenes, tampoco considera como datos los siguientes”:

El testimonio detallado de Leonardo Torriani, que especifica y describe un artefacto náutico utilizado por los aborígenes de Gran Canaria, con el cual alcanzaban la isla de Fuerteventura. [...] No renunciamos a transcribir un texto que estimamos fundamental:

También hacían barcos de árbol de drago que cavan entero, y después le ponían lastre de piedra, y navegaban con remos y con vela de palma, alrededor de las costas de las isla; y también tenía por costumbre pasar a Tenerife y a Fuerteventura y robar. Por esta navegación llegaron a parecerse con los demás isleños, tanto en el lenguaje como en algunas costumbre, como se dijo de los de Fuerteventura, los cuales imitaron a los canarios en su modo de hacer justicia. (Torriani, Cap XXXVI, pp. 113-114; Martínez de Guzmán, 1982, pp. 32-33).

Este autor cita a Wölfel quien constata que:

se deduce que las islas Canarias eran conocidas en los puertos Mediterráneos italianos y catalanes a partir de la mitad del siglo XIV; los catalanes, por lo menos, tenían en aquel tiempo puestos fijos y establecimientos comerciales en ellas y eran devueltos a su patria como catequistas canarios conversos que hablaban correctamente el catalán por haber vivido como esclavos, o al menos prisioneros en Mallorca. Puede darse por seguro que de aquí arrancan las noticias sobre misiones franciscanas a las islas en aquella época. Ello presenta como ridículo el supuesto que 50 años después, por lo menos, los canarios mirasen como pájaros a los buques de Bethencourt, más bien hay que pensar que cien años de capturas y de rapiñas en las costas isleñas hicieron

perder a los indígenas la costumbre de navegar que seguramente tuvieron antes (Wölfel, 1932, p. 29; Martínez de Guzmán, 1998, p. 129).

Por otra parte, hay autores que mantienen que los aborígenes canarios no conocían la navegación. Así, Martínez de Guzmán, afirma que:

entre los prehistoriadores que negaron la posibilidad de una navegación autóctona en el archipiélago, citaremos a Balout, cuyo juicio ha influenciado por su indiscutible autoridad arqueológica, entre los jóvenes investigadores: Hemos de admitir –dice el profesor Balout– que no hubo jamás, antes de los tiempos históricos otra cosa que la posibilidad de una navegación de fortuna, con frecuencia sin retorno. Las Islas Canarias fueron un archipiélago sin marinos. No hubo nunca una “talasocracia canaria” que uniera unas islas a la vez tan próximas y tan lejanas entre sí. Carecen de tradición marítima, de modos de navegación, de construcción naval (Balout, 1971, p. 102; Martínez de Guzmán, 1982, p. 34).

Por otra parte Régulo Pérez (1982) indica que la

historia de la navegación en las Canarias se inscribe en la historia de la navegación atlántica, sin particularismos dignos de mención. Que sepamos, no hay técnicas de navegación propias de las Canarias, sino asimilación y práctica del desarrollo náutico internacional. Las condiciones normales de la navegación a las Canarias, o desde ellas, eran las generales de las derrotas del área marítima donde están ubicadas; más fácil la arribada a las Islas, por aprovechar los alisios y las corrientes, y más difícil la ida a Europa, casi siempre de bolina.

El debate queda a la espera de las nuevas aportaciones de los investigadores que puedan clarificar esta cuestión interesante, difícil y compleja.

Cuando llegaron los primeros españoles a las islas arribaron con su cultura social, política y económica y, por supuesto, con su cultura naval que traía consigo siglos de experiencia en el arte de navegar y en la construcción naval. En el siglo XV, la fuerza naval española era una de las más importantes en el mundo que, junto con el resto de marinas europeas (portuguesa, británica, francesa e italiana), estaban luchando por la supremacía naval en el que continente europeo y asiático. La marina española en el siglo XV estaba construyendo los cimientos navales para convertirse en la mayor potencia naval en siglos posteriores y llegó a su mayor esplendor con Felipe II.

En el reinado de los Reyes Católicos, la vela latina era un aparejo muy utilizado tanto por las grandes naves que hacían travesías de muchos meses, como para labores de cabotaje y de pesca.

A los puertos españoles arribaban multitud de naves con sus flamantes velas latinas en dos o tres mástiles que empezaban a convivir con las velas cuadradas muy evolucionadas y con multitud de pequeñas embarcaciones latinas que se encargaban de labores de transporte de mercancías desde los barcos mercantes hacia tierra firme, sin olvidar las embarcaciones que se dedicaban a las faenas pesqueras.

Existen multitud de pinturas de la época que muestran una pléyade de barcos aparejados con velas latinas fondeados en los puertos de todo el mundo que los pintores se encargaron de inmortalizar para las generaciones del futuro. Como hemos mencionado, los españoles trajeron consigo la tradición de navegar con el aparejo latino tanto en embarcaciones de gran calado, como en embarcaciones de cabotaje y de pesca que proliferaban por todas las costas españolas en el siglo XV.

La utilización del aparejo latino en las labores de pesca y de cabotaje fue muy común y prevaleció a lo largo de los siglos en todo el litoral español, llegando incluso hasta nuestros días, en que ha sido desplazado por la utilización del motor de combustión. Esta duración en el tiempo se debe a la versatilidad del aparejo latino que se puede utilizar en todos los rumbos, se adaptaba muy bien a la navegación en bolina (contra el viento) y a los roles de los vientos.

Como hemos apuntado, esta tradición llegó con los conquistadores, se quedó y se transmitió a los aborígenes y a las generaciones posteriores resultado de la mezcla entre la cultura aborígen y la cultura conquistadora. De esta forma, se transmitió la experiencia de los carpinteros de ribera que vinieron de España, se establecieron en el Real de Las Palmas y que eran necesarios para la reparación y construcción de nuevos barcos para satisfacer las necesidades de la incipiente sociedad insular que requería de embarcaciones para la pesca, el transporte de mercancías y personas hacia los nuevos asentamientos que se estaban estableciendo en la isla de Gran Canaria.

Rivero Suárez (1991, p. 379) indica que:

con anterioridad a la conquista de las islas no existía la construcción naviera, pues, como es de todos conocido, los aborígenes vivían de espaldas al mar. Tras la conquista los primeros carpinteros de ribera instalados en las islas procedían en su mayoría de Portugal, dada la tradición marinera de los lusitanos, pero inmediatamente surgen los primeros artesanos dedicados a esta actividad y las primeras normas para construir los barcos canarios; así en 1556 las Ordenanzas del Consejo de Indias disponen que los barcos canarios debían tener capacidad máxima de ochenta toneladas. Pero la deforestación

que sufren los bosques de las islas, fundamentalmente en Gran Canaria y Tenerife, por las razones ya expuestas, llevó a que en los primeros años del siglo XVII, sólo se permitiera la fabricación de embarcaciones destinadas al tráfico local.

Martín Galán (1984, p. 129) indica que:

por otro lado, una actividad vinculada a las funciones marítimas que sin embargo, al finalizar el siglo XVIII y el primer tercio del XIX, sí adquirió relevancia en la ciudad fue la que corresponde a la construcción naval. Esta industria, aunque precaria, es propiamente la primera que se implantó en la estructura urbana de la ciudad, con cierta raigambre de antiguo, y que llegará a conocer su apogeo histórico hacia mediados del siglo XIX. Tal actividad está ya instalada desde los primeros tiempos después de la conquista, tanto en lo referente a la construcción naval, de poco porte, como en las funciones subsidiarias de reparación y careneo.

A este respecto, es preciso indicar que en los siglos posteriores a la conquista las comunicaciones terrestres entre los asentamientos de la isla de Gran Canaria eran deficientes y en muchas ocasiones el traslado de las mercancías y de personas se tenía que hacer por mar, utilizando embarcaciones pequeñas de cabotaje. En esta línea, Lobo Cabrera (1991, p. 334) afirma que:

El comercio local es de ámbito reducido, en el caso canario se circunscribe al practicado en el interior de cada isla, donde un núcleo domina al conjunto del entorno por centrarse en él las funciones administrativas y eclesiásticas. Estos núcleos, unos con mayor importancia que otros, son el campo de atracción de los artículos producidos en sus alrededores, tales como cereales, pescado, hortalizas y frutos, y en punto desde donde se distribuyen los artículos importados, llegados del exterior, y demandados por la sociedad insular. Este comercio se realizaba principalmente por la vía terrestre, aun cuando dada la orografía de algunas islas se recurría al cabotaje.

Calero Martín indica que el cabotaje menor,

navegación propiamente interinsular, se ajusta perfectamente a la significación estricta del vocablo (de cabo a cabo-navegación costera o costanera), y que fue una forma tradicional de navegación, que pervivió hasta bien entrado el siglo XX: las naves, muy pequeñas, en ocasiones a remo, comunicaban puertos de una misma isla mediante cortas travesías, en las cuales no se perdía la vista la costa.[...] Ya hemos mencionado, que la red de

transportes interiores era deficiente e incluso, en algunas zonas, inexistente. La comunicación por tierra de muchas comarcas originó el nacimiento de puertos, más o menos grandes, que sustituyeron los transportes terrestres por marítimos, más rápidos y cómodos, entre distancia no superiores en ocasiones, a los 30-40 kilómetros. El cabotaje menor que supone la sustitución de la red continental por la marítima, afectó a todas las islas, aunque no por igual.

El mismo autor indica que:

superada la fase de conquista, comienza para Canarias el período de colonización, de asentamiento, de organización socio-económica, y como resultado de este proceso, el inicio de las comunicaciones marítimas entre las islas. Las Canarias, incorporadas rápidamente al devenir histórico, necesitan de un sistema de transporte que asegure la relación entre los diferentes espacios que componen el archipiélago (Calero Martín, 1979, p. 17).

Una vez establecido que probablemente fueron los españoles los que introdujeron la vela latina en Gran Canaria habría que adentrarse en el origen de la embarcación de la vela latina, es decir, el bote. En primer lugar, creemos necesario, aportar el significado náutico de bote, para precisar mejor nuestro cometido. En concreto, la Enciclopedia Universal afirma que:

para poner en movimiento e impulsar los botes se hace uso de remos y velas y de distintos otros medios mecánicos de propulsión, tales como las máquinas a vapor y los motores de explosión. Según ello, los botes se denominan: de remo, de vela, de vapor y automóviles. Los botes de remos, para armar estos, llevan en las bordas practicadas chumaceras, o bien van provistos de horquillas, escalamos o toletes, y según su manga permita bogar con uno o dos remos en cada bancada, así se llaman bote de remos de punta y bote de remos pareles. En los botes de vela los aparejos son de muy distintos tipos, pero las velas comúnmente empleadas son las latinas y las de cuchillo en todas sus variedades (Enciclopedia Universal Ilustrada, 2000, p. 301).

El bote tuvo que ser introducido, al igual que el aparejo latino, por los españoles o, posteriormente, por los europeos. Una hipótesis lógica, es que fueran los españoles los que introdujeran el bote, ya que después de la conquista la Corona Española era muy recelosa de las posibles influencias extranjeras, por la posición geo-estratégica de las Islas Canarias. En esta línea, si analizamos con detenimiento las numerosas ilustraciones y pinturas españolas y europeas con temas marinos, podemos observar que en los puertos españoles y europeos desde el siglo XVI era

muy frecuente descubrir botes con similares características, proa en punta y popa en espejo, con diferentes esloras y mangas y que utilizan el aparejo latino o los remos para desplazarse por los puertos.

Por las razones expuestas, parece claro que la aparición del bote de vela latina canaria está relacionada directamente con esta tradición española y europea, mas si cabe por las influencias españolas y europeas que tuvo Gran Canaria, por ser punto de encuentro de multitud de culturas, lo que se acentuó con el descubrimiento de América en 1492, que convirtió al archipiélago en general y, a Gran Canaria en particular, en paso obligado de todos los mercantes que iban hacia América.

Si analizamos los botes que aparecen en esas ilustraciones podemos deducir que las características de construcción no varían mucho con respecto a las características principales de los botes actuales.

En segundo lugar y, una vez expuestos estos planteamientos sobre el origen del bote de vela latina en Gran Canaria, vamos a buscar los orígenes de la de la vela latina competitiva en Gran Canaria. La hipótesis que planteamos sitúa el origen competitivo de los botes de vela latina en Gran Canaria en las faenas portuarias de los antiguos pobladores de la ciudad de Las Palmas que competían por llegar los primeros a los barcos que fondeaban en la Bahía de la Luz ya, sea para llevar a pasajeros hacia el antiguo muelle de Las Palmas o para vender, comprar o intercambiar productos.

En primer lugar, indicar que existen otros autores que han utilizado esta misma hipótesis para dar respuesta al origen de la Vela Latina Competitiva en Gran Canaria, sin explicar los elementos que confluyeron en el origen a esta modalidad deportiva, pero aportando aspectos interesantes a tener en cuenta. Así, Mentado Gil (1989, p. 9) indica que “los botes de turno competían entre sí. Pues bien a remos o, a vela, llevaban el pasaje y parte de la carga desde los vapores hacia tierra firme y viceversa”.

Este mismo autor indica que:

cabe mencionar aquí la labor de trasbordo llevada a cabo por los “boteros del turno”, quienes a golpe de remo hicieron eficazmente posible el rol histórico que, del puerto y comercio de la ciudad, por culpa de la “deficiente” cobertura portuaria, les sería fortuitamente encomendado. Labor ésta desarrollada durante esos 19 años que duraron las obras de construcción del “muelle de Refugio” o de la Luz (1883-1902). Embarcaciones constituidas en “taxis marítimos” rivalizaban entre ellas por la ejecución de un más rápido servicio en cuanto al trasbordo de pasajeros y mercancías, desde los buques surtos en la incipiente rada portuaria, a tierra firme (viceversa). Vemos que está práctica, entonces supervivencia, se convierte en deporte toda vez se extingue esa beligerancia natural al cesar las obras del puerto, que dejaban

en suspenso la tarea de trasbordo y un ostensible vacío estrictamente laboral, que les hizo adoptar desde entonces otras misiones (Mentado Gil, 1990, p. 4).

Cardona Sosa (1995, p. 79) afirma que:

La ciudad ganó en actividad con la construcción del muelle en la desembocadura del barranquillo de Mata, hoy cubierto, en cuya margen derecha está el actual parque San Telmo. Se terminó en 1856 y, aunque hizo un buen servicio al entonces Real de Las Palmas e isla, no resultó operativo al tener que fondear a distancia los navíos viéndose obligados a esperar amainaran los tiempos que dificultaban las maniobras de atraque, lo que hizo incrementar la tarea de los llamados “boteros” que, en esas condiciones, realizaban la carga y descarga de mercancías y personas, en pequeñas barcas a remo.

Rodríguez Buenafuente (1996, pp. 78-79) recoge que:

[...] era lo habitual en los “puertos” de la época que los botes fueran los encargados de trasladar la mayor parte de las mercancías entre los barcos fondeados y el muelle a la entrada de la ciudad; pero, a diferencia, por ejemplo de Santa Cruz de Tenerife, donde se fondeaba a 100 ó 150 mts escasos del muelle, en Las Palmas, la distancia desde los fondeaderos variaba entre 500 mts y 4 km. Era demasiado para cubrirlo a remo de forma efectiva, más cuando lo interesante era llegar en primer lugar al barco para obtener una buena carga. Esto es suficiente para originar una fuerte tradición portuaria de uso de botes a vela; incluso justifica la tradición de las regatas y desafíos en rumbo de ceñida, remontando los vientos del primer cuadrante dominantes en la habia, para dirigirse al fondeadero.

Oller y García Delgado (1996, p. 34) en la misma línea de los autores citados, indican que:

Como sucede en Arrecife, los botes de Las Palmas de Gran Canaria son la evolución de los botes cambulloneros del puerto de Las Palmas, los que antaño se dedicaban al tráfico portuario y hacían de lanzadera entre los barcos fondeados en la rada y la playa del puerto.

También para Roque Pérez (1993, p. 279):

la Vela Latina Canaria es una manifestación náutica y deportiva que tiene su origen a principios de siglo, como consecuencia de las regatas celebradas por embarcaciones dedicadas a faenas portuarias y de pesca.

Es necesario constatar que los trabajos portuarios de las lanchas y botes generalmente se realizaban a remo, en aquellos puertos que tenían relativamente cerca sus desembarcaderos de las ciudades aunque no dudaban en utilizar sus velas en caso necesario. Así podemos descubrir multitud de pinturas que muestran como dentro de los puertos se utilizaban tanto remos como velas para efectuar los trabajos de transportes de personas y mercancías.

En cambio, las características particulares de la Bahía de Las Palmas y la tesitura socio-económica hizo que se desarrollase más la utilización de la vela que el remo fundamentalmente por una economía de esfuerzo, ya que los barcos que fondeaban en la Bahía de Las Palmas estaban a 7 kilómetros del centro de la ciudad y llevar a remo mercancías y pasajeros era impensable.

La utilización de los botes a vela para la realización de los trabajos de transportes de personas y mercancías fue muy frecuente hasta que se avanzó en la construcción de los primeros espigones del Puerto de la Luz y se concluyó la carretera del Puerto. Incluso con el Puerto de la Luz funcionando normalmente, se siguieron utilizando botes de vela latina para realizar labores portuarias, ya que había muchos barcos que fondeaban en la bahía de Las Isletas porque no encontraban lugar para atracar en el puerto, o que simplemente fondeaban para hacer la “aguada”, reponer fuerzas y provisiones para seguir su ruta o realizar acciones comerciales.

Existen referencias periodísticas que avalan la utilización de los botes para carga y descarga de mercancías y para el traslado de pasajeros a tierra. Así en el Ómnibus leemos:

Tarifa a que han de sujetarse los patrones de los botes que conducen pasajeros y equipajes desde tierra a bordo de buques y viceversa [...]

Tarifa que rige en Las Palmas de GC para el desembarco de pasajeros.

Por cada pasajero con su maleta de día y de noche 8 rnv.

Por un bote para llevar a bordo un pasajero y viceversa 2 reales.

Por una lancha para ídem con diez hombres ídem-30 reales.

Sta. Cruz de Tf. 24 de septiembre 1861 (Ómnibus, 1861).

Cuatro años más tarde, estas tarifas desaparecieron por Real Decreto del Ministerio de la Marina (El País, 1864), quedando el servicio de carga y descarga de mercancías y pasajeros liberalizado, lo que posiblemente aumentó el número de botes para realizar estos servicios y, como consecuencia, crecería la competencia entre estas embarcaciones.

En *La Reforma* se lee:

En la mañana del 26 pasó por nuestro puerto, en dirección al sur un enorme vapor de hélice inglés, con cuatro palos y al parecer cargado de tropa. No estuvo al habla con ningún buque ni bote a la vista, pero atendidas las circunstancias del día se supone que iba en viaje para la India (*La Reforma*, 1857).

El País escribe:

Nosotros creemos una falta, un abuso intolerable, cuanto redunde en perjuicio del público, y por tal tenemos la demora que observamos en echar en tierra la correspondencia de los vapores correos. Aunque esto sucede siempre, nos concretamos á lo que sucedió con la que condujo el vapor del 12, y lo que nosotros mismos presenciarnos. Fondeó el vapor, y vimos llegar consecutivamente tres botes á nuestro muelle con carga y pasajeros, sin que ninguno condujese la correspondencia. Ya desesperábamos de recibir cartas y papeles, cuando al fin apareció aquella. ¿Podrá hacerse lo contrario de lo que sucede, que es lo que en regla debería efectuarse? (*El País*, 1863)

El País sigue en sus afirmaciones:

[...] Esto nos hace recordar un hecho igual que presenciarnos con el correo del 28 de Septiembre, cuya correspondencia, mandada a recoger á las tres de la tarde, porque el mar no parecía muy bueno, vino á embarcarse la valija á las nueve de la noche en el bote mismo que conducía á los pasajeros y sin que el mar se notase variación[...] (*El País*, 1863).

El Ómnibus dice:

Ese práctico no tuvo para salir en los días 14 y 15 porque sin hacer buen tiempo podían entrar y salir del muelle los botes con entera confianza en la alta como en la baja marea (*El Ómnibus*, 1864).

La Verdad expone:

El miércoles ultimo se embarcó para la península en el vapor correo, nuestro amigo particular el diputado electo por el distrito de Guía. El partido republicano le hizo una afectuosísima despedida. Multitud de personas le

acompañaron desde la salida de su casa hasta el puerto de la Luz. En la carretera había una banda de música que también le siguió hasta el embarcadero. El bote que le condujo a bordo del vapor estaba vistosamente engalanado é iluminado con farolillos de colores [...] (*La Verdad*, 1872).

También nos parece importante recoger algunas referencias bibliográficas de distintos investigadores que enriquecen nuestro planteamiento:

Quintana Navarro (1985, p. 62) indica que:

La mayor afluencia de buques, y el continuo movimiento de mercancías, exigió tanto la construcción de un mayor número de embarcaciones menores para realizar las faenas en el interior del Puerto, como el ofrecimiento a los buques en tránsito de unos mínimos servicios de reparación y de limpieza y pintado de sus fondos.

De Quintana y León (1882, p. 198) constata que:

para verificar las operaciones de carga y descarga cuéntase con las embarcaciones necesarias, cuya cabida es de 40 toneladas, por regla general; y multitud de botes que prestan los servicios de pasajeros y equipajes.

Estos autores recogen:

como demostración a todo lo dicho véase la relación siguiente, que comprende todos los buques construidos en los astilleros de Las Palmas desde 1820 hasta la fecha [...]

Fragatas	4
Bergantines	10
Bergantines-goletas	38
Paillebots	56
Balandras	5
Embarcaciones menores de pesca	130
Embarcaciones menores del tráfico del puerto	136.

(De Quintana y León, 1882, pp. 136-137).

Stone relata su desembarco en Gran Canaria indicando que:

Nosotros, sin embargo, tuvimos que librar nuestra propia batalla con los barqueros en cuanto a los precios por llevarnos a tierra ya que, sin duda, el intérprete estaba de acuerdo con los barqueros. Posteriormente, el individuo en cuestión fue despedido por su patrón, algo que nadie lamentó. [...] Desembarcamos en el Puerto de la Luz, porque consideraban más seguro desembarcar allí. Cuando los navíos pasan un par de días, prefieren este fondeadero porque están más protegido (Stone, 1995, p. 8).

La misma viajera continua:

Partimos del hotel a las 4.p.m, ya que nos habían avisado que nos haríamos a la mar a las cinco en punto. Sin embargo, tuvimos que permanecer en el muelle hasta la 7 p.m, hora en que, por fin, partió el bote que nos condujo al Vérité. (Stone, 1995, p. 287)

Jordé (1952, p.13) indica que:

[...] junto a la pedregosa playa, estaban instalados los antiguos astilleros, en los cuales se construían y reparaban palebotes y embarcaciones menores para el cabotaje y los servicios de los puertos de la Luz y de Las Palmas.

Hay que recordar el incremento progresivo del número de barcos que llegaban a Gran Canaria desde 1850 hasta finales del siglo XIX, lo que supuso un aumento de la actividad comercial para la ciudad de Las Palmas, que significó el paso de una economía de subsistencia a los comienzos de una economía mercantilista. En esta línea, Quintana Navarro (1985, pp. 37-38) constata que:

El crecimiento del tráfico marítimo fue inmediato. Las navieras no esperaron a que los muelles estuvieran acondicionados para hacer recalar sus barcos en aguas de La Luz; tan sólo cuatro años después del comienzo de las obras, en 1887, el Puerto de Refugio se había convertido en el primer puerto del Archipiélago por su tráfico marítimo, con un registro de vapores y tonelaje a punto de triplicar los índices de 1883. [...] El espectacular incremento del tráfico portuario se dejó sentir en todos los parámetros de referencia a los que acudamos: en el volumen de mercancías descaradas, en los transbordos, en el número de tripulantes y de pasajeros, etcétera. En fin, El Puerto de La Luz desarrolló también un efecto multiplicador sobre el conjunto de la actividad

económica, y en particular, en el crecimiento de importaciones y exportaciones.

Martín Galán (1983, pp. 4-9) aporta:

Justamente, “el puerto de refugio” de La Luz tenía el oportunismo y la fortuna de nacer coincidiendo con la expansión imperialista de las potencias europeas de finales del XIX y comienzos del XX.

En efecto, al examinar la evolución del movimiento de buques durante los treinta años que discurren de 1860 a 1890, atendiendo al tonelaje de arqueo del tráfico (vapores y veleros), se observa que la actividad portuaria de la ciudad de Las Palmas se multiplicó nada menos que por 63. Así en 1860 el tráfico portuario fue de 48.500 tm y en 1890 lo fue de 3.063.506 Tm. Se pasó en esos mismos años de 19 vapores entrados en 1860 a 236 en 1883 y a 1441 en 1890.

2. HIPÓTESIS SOBRE EL USO DE LA VELA LATINA EN GRAN CANARIA

Una vez expuestos estos datos sobre la presencia de los botes en la Bahía de Las Palmas, nos centraremos en los pilares en los que se fundamenta nuestra hipótesis que son los siguientes: la situación privilegiada de la Bahía de Las Isletas, la mala ubicación del Muelle de Las Palmas, la inexistencia de una carretera que conectara la ciudad de Las Palmas con la Bahía de La Luz, las características particulares del desarrollo portuario en Gran Canaria, las posibilidades de la navegación con vela latina que permite navegar tanto en bolina como en empopada, las carencias que hacían del trueque un medio clave de subsistencia y la liberación del servicio de carga y descarga de mercancías y pasajeros.

2.1. La situación privilegiada de la Bahía de Las Isletas que era refugio natural e inmejorable para todas las embarcaciones que recalaban en la isla de Gran Canaria y un lugar idóneo para comprar víveres frescos y agua para seguir la larga travesía o intercambiar productos con los isleños.

La Bahía de Las Isletas está situada al noroeste de la isla de Gran Canaria con el abrigo de las cuatro montañas de La Isleta, que resguarda a las embarcaciones de los vientos aliseos predominantes durante todo el año y con una dirección norte o noroeste. La situación de la Bahía de Las Palmas fue esencial para el desarrollo competitivo de los botes de vela latina en Gran Canaria ya que, posiblemente, sin esta inmejorable ubicación no se hubiera desarrollado de la forma que se ha hecho, porque permitió que multitud de navíos procedentes de Europa y del

resto del mundo, pudieran fondear con seguridad y desarrollar un comercio entre los navíos y los botes de vela latina.

En muchas ocasiones no había forma de atracar en el pequeño muelle de Las Palmas que con una sola embarcación de mediano o gran tonelaje lo cubría por completo. Esto hacía que las embarcaciones fondearan en la Bahía de Las Palmas a la espera de tener la posibilidad de atracar en el muelle para descargar sus mercancías y cargar otras, circunstancia que aprovechaban los avispados marineros con sus botes para dirigirse a gran velocidad hacia los navíos para ofrecerles distintos productos o simplemente para acercarlos hasta la costa o hacia la capital. En otras ocasiones fondeaban en la bahía para hacer una pausa en su largo recorrido, reponer fuerzas y víveres para seguir su travesía hacia su destino, siendo atendidos por los botes que le ofrecían sus servicios para llevar pasajeros a tierra o para vender o intercambiar productos.

Publica el *Ómnibus*:

En la posición que ocupan las Canarias, los buques que cruzan constantemente el Atlántico, deben buscar en ella abrigo y protección. Unos, desmantelados, por las tempestades, acuden a reparar sus averías, otros, sin víveres ni agua, vienen a renovar sus provisiones (*Ómnibus*, 623).

Esta ubicación fue y ha sido de trascendental importancia para el desarrollo comercial de la isla de Gran Canaria, y esta bahía convirtió en enclave estratégico a la isla y al tiempo objetivo primordial de las potencias marineras del siglo XV, que supieron ver en las Islas Canarias en general y a Gran Canaria en particular como trampolín geoestratégico para la conquista del mundo.

Tejera Gaspar y Aznar Vallejo (1988) comentan que el contacto entre las culturas prehistóricas canarias y la civilización occidental está ligado al proceso de expansión europeo en la Baja Edad Media. El “capitalismo comercial” o “precapitalismo” tuvo importantes repercusiones que afectaron tanto al plano de las estructuras económicas, caracterizadas a partir de entonces por la innovación, el riesgo y el creciente volumen, como al de las mentalidades, en el que la idea de “lucro” desplaza a la de “servicio”. El resultado práctico es visible tanto en el progreso de los medios técnicos que apoyan la expansión como en los transportes (nuevos tipos de navíos, desarrollo de la cartografía y los sistemas de navegación, etc.), en la financiación (aparición de sistemas de pago no monetarios y de aseguración, desarrollo del crédito comercial, etc.) y de las instituciones mercantiles (multiplicación de correos, etc.).

Durante el s. XV la meta de la expansión europea fue la colonización, es decir, la creación de nuevas estructuras por importación de nuevos elementos como por

transformación de otros anteriores. Esta creación afectó tanto al espacio geohistórico, porque pasa de compartimentado a unificado y de aislado a relacionado con el exterior, como a las realidades demográficas, económicas, sociales, institucionales y de mentalidades que sustenta y que contribuyen a su transformación mediante la humanización del paisaje.

Lobo Cabrera (1991, p. 340) afirma que:

En las islas y ciudades donde la relación con el exterior se hace a través del mar, eran necesarios unos puntos de contacto capaces de ponerlas en relación con el exterior. Para la época las rutas se trazan de puerto a puerto, a lo largo de las costas de las islas a los continentes, y en el caso que nos ocupa a Europa. Los puertos eran simples surgideros o abrigos aptos para desembarcar, donde los navíos quedaban a resguardo de las grandes mareas y de los vientos, y donde las operaciones de embarque y desembarque se podían realizar sin grandes dificultades en pequeños bateles o chalupas de servicio. En las islas los principales puertos eran el de las Isletas, en Gran Canaria, con gran intensidad de tráfico en el siglo XVI.

A este respecto hay que indicar que la Bahía de Las Isletas era considerada desde los tiempos de la conquista como uno de los mejores fondeaderos. Así lo atestigua Philippe de Kerhallet (1858, p. 32):

Por sus recursos; por la pesca que se encuentra en sus mares; por sus productos, y sobre todo, por la bahía de las Palmas, sin disputa la mejor del archipiélago, la isla de la Gran Canaria es reputada como la más importante de todas las de este grupo.

2.2. La mala ubicación del antiguo Muelle de Las Palmas que había épocas en que era imposible fondear para descargar.

Que la situación del antiguo muelle de La Palmas no era idónea para el desarrollo del comercio y la economía Gran Canaria era un hecho innegable. Este emplazamiento satisfizo de manera aceptable las necesidades comerciales básicas en los primeros siglos después de la conquista porque no suponía grandes quebrantos para una economía puramente de subsistencia y colonialista, que sólo buscaba en el muelle de Las Palmas un punto de apoyo para consolidar la hegemonía militar, política, social y cultural de la Corona de Castilla en Gran Canaria y en el resto de las islas. Pero con el transcurso de los siglos y con la consolidación de la conquista en las Islas Canarias, el posterior descubrimiento y colonización de América y el fortalecimiento de España como potencia mundial, el muelle de Las Palmas se convertiría en punto de paso obligado para la mayoría de los barcos que iban hacia

América o para aquellos barcos que mantenían frecuentes contactos con la incipiente población de Gran Canaria.

Morales Lezcano y Quintana Navarro (1982, pp. 412-414) realizan un conjunto de afirmaciones que nos parece necesario recoger por la clarificación que aportan a nuestro cometido:

No puede interpretarse el logro portuario de 1882 sin tener en cuenta el especial enclave geográfico del archipiélago canario, situado en la “derrota” de Europa con África y América. La situación estratégica de las islas permitió su conversión en destacada estación trasatlántica para aquellos pabellones y banderas que, espoleados por el desarrollo de los medios de comunicación marítima, aspiraran a intervenir activa y decididamente en el amplio fenómeno de la “mundialización.

[...] Las innovaciones en los medios de comunicación y el generalizado desarrollo de los medios de producción impulsaron el ritmo del comercio internacional de un modo aparatoso. La marina mercante registro en la época un tonelaje en continua expansión, mejorando al mismo tiempo la calidad de sus servicios. El crecimiento de la navegación contó pronto con el liderazgo británico, al disponer de mano de obra, capital y técnica, acumuladas en la su primera fase de industrialización.

Además, con la aparición y consolidación del imperialismo colonial, a partir de 1870 algunos estados del sistema europeo activan el engranaje de su expansión hacia el continente africano. La búsqueda de zonas de influencia se hizo necesaria a medida que se aceleraba el “reparto del mundo”. Canarias no puedo ofrecer resistencia a tal impulso, dada su atrayente situación como plataforma para quienes fijaban sus miradas en el continente de las tinieblas.

Tanto para el comercio internacional, como para el colonialismo, el mar seguía siendo el medio de expansión. El triunfo del vapor sobre la vela, acelerado desde la apertura de Suez en 1869, y generalizado en los años ochenta, consiguió dotar a la navegación de tres importantes ventajas: 1) mayor regularidad, 2) mayor capacidad, y 3) mayor velocidad. Pero el vapor necesitaba superar -sobre todo en su primera etapa-su gran hándicap: la “disponibilidad de carga”, limitada por la ingente cantidad de carbón exigida por la maquinaria del buque, que le hacía mermar capacidad de flete. Por ello se hizo pertinente la proliferación de diversos servicios e instalaciones portuarios, distribuidos estratégicamente por las grandes rutas transoceánicas a ritmo creciente; es decir; estaciones carboneras específicas para el suministro y avituallamiento de los buques.

Canarias estaba dotada de una idoneidad puesta a prueba por el imperio colonial hispano-portugués desde el siglo XVI, y por las escaramuzas africanas más recientes; en este sentido, pronto se convertirá en un “eslabón”

más de la ramificada cadena de comunicaciones marítimas internacionales, que hicieron posible lo que se ha llamado la “unificación del mundo.

Estas circunstancias supusieron el aumento de las naves que fondeaban en el Muelle de Las Palmas o en la Bahía de Las Isletas. Y, como consecuencia de este aumento, el muelle de Las Palmas no tenía espacio físico suficiente, para dar cumplida satisfacción a todas las necesidades comerciales o de otro carácter, a los barcos que recalaban en las aguas de la bahía de Las Palmas. Y, si a esta situación añadimos el problema del mal tiempo, del mar de fondo o de los rebosos, que hacía imposible amarrar los barcos a los norays del muelle de Las Palmas por el peligro para la integridad de las personas, de las naves y de las mercancías, la situación se hacía insostenible. Esta particular y frecuente coyuntura, hacía que en muchas ocasiones las embarcaciones tuvieran que ir a fondear obligatoriamente a la bahía de Las Isletas para desembarcar a sus pasajeros y mercancías.

Herrera Piqué (1984, p. 269) insiste en que:

El muelle de la Las Palmas apenas podía prestar escasos y deficientes servicios a la comunicación marítima de la ciudad y de la isla. La historia de su construcción compuso un largo capítulo signado por la carencia de disponibilidades económicas, los errores técnicos y los inconvenientes de su emplazamiento.[...] Los frecuentes mares de fondo en aquel lugar impedían realizar las ordinarias operaciones de carga y descarga. El muelle de Las Palmas no ofrecía ni comodidad, ni seguridad a las maniobras portuarias.

Morales Lezcano y Quintana Navarro (1982, p. 398) también indican que:

La ubicación y características del muelle de Las Palmas imponían tales dificultades a las faenas marítimas que en ocasiones éstas resultaban impracticables. Sólo en épocas de buen tiempo los veleros lograban anclar en su bajo fondo, cuando se atenuaban los efectos de los vientos reinantes, y de las gruesas mareas en la zona de costa brava elegida como puerto. En cambió cuando se daba cita el “reboso”, las naves se hallaban expuestas a “los efectos destructores de una gruesa mar de fondo”. Los peligros eran salvados con la triste “bandera negra”, obligando a los entendidos marinos a acudir a las aguas más tranquilas de la ensenada de la Luz, donde una roca de playa hacía las funciones de rudimentario muelle para pasajeros y mercancías que en lanchas, o lomo humano, desembarcaban en ella. [...] los trabajos portuarios se reducían, mal que bien, al mantenimiento del caduco muelle capitalino, donde los fondeaderos de “Comedurías”, “Marisco” y “Plátanos” seguían poniendo en más de un apuro a las embarcaciones, situándolas en ocasiones al borde de la zozobra.

Burriel de Orueta (1973, p. 212) afirma que:

La isla se comunicaba con el exterior por el llamado muelle de Las Palmas, que era un rudimentario desembarcadero, frente a la ciudad, apto para una época en que el comercio era insignificante y el tráfico el reducido de viajeros con América y la Península. Las condiciones de su emplazamiento eran muy malas: "situado en un punto de una costa enteramente desabrigada y además de poco fondo y aplacerado, hacen que sean muy frecuentes los mares de fondo que imposibilitan absolutamente comunicar con tierra, obligando a los buques a fondearse a una gran distancia de ella.

La problemática expuesta queda reflejada en los periódicos locales. Así, *El País* (1863) dice:

Acaso se nos dirá que aprobado el proyecto de un muelle de abrigo y desembarque para el Puerto de la Luz, no es ya necesario el que pedimos para esta ciudad; pero á tal propuesta contestaremos; que el muelle del puerto de la Luz está muy distante de satisfacer las necesidades marítimas de esta ciudad; ese muelle se hallará en su día á cosa de siete kilómetros de la ciudad de las Palmas, y por lo mismo reducido á embarcar y desembarcar pasajeros en los malos tiempos que no permitan hacerlo por él de Las Palmas. [...] y muchos tiempos después, se hacían las faenas de carga y descarga por el puerto de la Luz ó por la caleta de San Telmo, prefiriendo siempre esta última, cuando los rebosos ó las fuertes mares de brisa no lo impedían. [...] Afirmamos esto, porque hemos oído decir á varios comerciantes que preferirán esto, á hacerlos conducir al puerto de la Luz; porque, sea el que fuere el sistema de conducción que se adopte, siempre le será mas oneroso al comercio, que esperar a que se serenen las gruesas mares en el puerto de la ciudad (*El País*, 1863, p. 76).

También *La Verdad* (1871) comenta:

EL MUELLE DE LAS PALMAS. Es la vera efigie de una situación revolucionaria. Todo el que por él se embarca o desembarca, corre riesgo de perder la vida; todo el que por él transita está expuesto a dejar las piernas en el sin número de barricadas y de para petos que en la explanada han dejado los contratistas para que de ellos conserváremos eterna memoria (*La Verdad*, 1871, p. 120).

La Tribuna (1870, p. 18) insiste:

Pero hoy que desgraciadamente el muelle se halla paralizado ¿quién podrá hacer la limpieza del puerto si no se consigna cantidad alguna para ello? ¿Cómo podrá hacerse el servicio de carga y descarga si sólo a marea llena, y eso con peligro pueden entrar las lanchas? ¿Puede acaso mirarse con indiferencia la vida de tanto marino y pasajeros que la necesidad obliga a transitar por la hoy peligrosa entrada del muelle?

La problemática que planteaba la situación del muelle de Las Palmas producía profunda preocupación en las autoridades y comerciantes de la ciudad que veían como un perjuicio a sus intereses la inoperancia del muelle, solicitando a las autoridades municipales y nacionales soluciones que pasaban por la prolongación del muelle de Las Palmas y por la construcción de un muelle en la bahía de Las Isletas.

Al abrigo de este conjunto de elementos, los botes a vela latina o a remo, desarrollaron una actividad de carga y descarga de mercancías o pasajeros con los barcos que fondeaban en la bahía de Las Isletas o en la bahía de Las Palmas, que venía a satisfacer de alguna forma las necesidades comerciales de la ciudad. De esta manera se establecieron en la bahía una serie de botes que se encargaban de estas labores de carga y descarga, que generó una actividad económica alrededor de los barcos que anclaban en la costa y al tiempo se estableció una fuerte competencia entre los botes, que competían por ver quien llegaba antes a los barcos fondeados.

2.3. La inexistencia de una carretera que conectara la ciudad de Las Palmas con la Bahía de la Luz en los primeros cincuenta años del siglo XIX.

Hasta 1854 no se empezó a construir una carretera de segundo orden con el fin de acabar con los siete kilómetros de arenas y dunas que separaban el centro de la ciudad de la Bahía de Las Palmas. Esta carretera venía a suplir las necesidades de comunicación entre la Bahía de la Isleta y el centro de la ciudad, ya que había muchos barcos que fondeaban en la Isleta por razones comerciales, para hacer la aguada, comprar víveres o reponer fuerzas y muchos tenían que utilizar esta carretera como único camino para ir a la ciudad de Las Palmas. Las obras comenzaron hasta 1854 y no concluyeron hasta bien entrado el año 1861. Pero hasta que se tomó la decisión de construirla ¿cómo llegaban las personas y mercancías hasta Las Palmas? ¿Atravesando siete kilómetros de un camino intransitable, lleno de polvo, jable y dunas en las entrañables pero incómodas tartanas? Consideramos nosotros creemos que antes y durante la construcción de la carretera del Puerto, los barcos que fondeaban en la Bahía de Las Isletas, utilizaron los botes para llevar pasajeros y mercancías hacia ciudad de Las Palmas.

El estado del camino del Puerto antes de la construcción de la carretera se reflejaba en los diarios de la época. Así, Navarro Ruiz (1936, p. 215) dice:

la carretera del puerto de la Luz constituía un verdadero desastre para la ciudad de Las Palmas, era algo que contrastaba con su nueva vida, con su gran movimiento, con su progreso constante por su feo aspecto, por el mal estado de su pavimentación, por las nubes de polvo en el verano y por el lodo del invierno que salpicaba a los transeúntes.

Herrera Piqué (1984, p. 266) afirma que:

de antiguo existía el camino que conducía a través de eriales y jable a la bahía de las Isletas. Pero desde hacía muchos años se sentía la necesidad de contar con una vía cómoda y segura entre la ciudad y el Puerto de la Luz. Su falta se dejaba notar, sobre todo, cuando los vientos del este y noreste impedían el embarque y desembarque por el muelle de San Telmo, lo que originaba molestias al viajero que se veía obligado a recorrer varios kilómetros de descampado por un camino poco transitado que se perdía entre las dunas de Santa Catalina. Igualmente, el pequeño comercio portuario resultaba perjudicado en tales circunstancias.

Cirilo Moreno (1947, p. 8) comenta que:

después de la Portada, el trozo que iniciaba la carretera al Puerto de la Luz, ya comenzada, y a cuyo borde poniente se echaban los cimientos de la primera casa, llamada “de la Rifa”, que se terminó a los finales del 58, en plena división aún de la Provincia. Nada después, arena y siempre arena, hasta llegar al Mesón ya en pleno Puerto.

Esta situación aumentaba la competencia entre los boteros porque ya no sólo competían por comerciar con los barcos y llevar las mercancías y pasajeros a tierra, sino que competían también por llevarlos hacia la ciudad de Las Palmas por resultar más cómodo y rápido, que ir por el camino de siete kilómetros de arenales que se convertían en un calvario para “las tartanas” y los pasajeros.

2.4. Las características particulares del desarrollo portuario en Las Palmas de Gran Canaria.

Otro de los elementos que contribuyó al desarrollo de la competición entre los botes de vela latina fue el desarrollo portuario que desde mitad la del siglo XIX incrementó el número de buques que atracaban o fondeaban en el puerto o en la

bahía de Las Palmas y generó una demanda de embarcaciones menores para la carga y descarga de mercancías y transporte de pasajeros.

Morales Lezcano y Quintana Navarro (1982, pp. 415-16) establecen una serie de características que convierten al puerto de La Luz “en activo centro comercial” que recogemos a continuación: puerto de carga y descarga, puerto de trasbordo, puerto de depósito y tránsito, puerto pesquero, puerto de pasaje, puerto de aprovisionamiento y reparación, las ventajas derivadas de las condiciones naturales de la Bahía, el fácil suministro y avituallamiento de los buques y un foco de atracción de viajeros.

Todas estas características hicieron que el puerto de La Luz se convirtiera en paso obligado para todos los barcos que iban hacia los continentes Africano o Americano, lo que incrementó la importancia de las labores realizadas por los botes de vela latina.

2.5. La idoneidad de la navegación con vela latina que permitía navegar tanto en bolina como en empopada.

Un elemento a tener en cuenta en relación con el origen de la vela latina competitiva en Gran Canaria era la adaptación del aparejo latino a las circunstancias particulares de la Bahía de Las Palmas, que se adapta a los tipos de vientos reinantes en la Bahía, predominantemente del Norte o Noroeste.

Otro aspecto importante era la idoneidad de la vela latina para navegar en todos los rumbos, pero especialmente contra el viento, que era uno de los rumbos más utilizados por los botes cuando iban desde el Muelle de Las Palmas hacia la Bahía de las Isletas en busca de los barcos allí fondeados para realizar las transacciones comerciales. También la posibilidad que tenían los botes de desmontar el palo, la palanca y la vela en función de las circunstancias y utilizar los remos en las grandes calmadas o cuando se acercaban a los fondeaderos o al muelle de Las Palmas.

2.6. La carencia de recursos económicos de los habitantes de Las Palmas de Gran Canaria que veían en el trueque y venta de productos un medio casi único de subsistencia.

Otro elemento que contribuyó a la aparición de la vela latina competitiva en Gran Canaria, fue la situación socioeconómica de los habitantes de Gran Canaria en general y Las Palmas en particular que era una economía de subsistencia, típica de sociedad colonial, donde las diferencias sociales eran muy marcadas y dominada por una burguesía local. Esta economía dependía en gran parte de sus contactos con el exterior, de las operaciones dinerarias fruto de las exportaciones e importaciones de productos principalmente con España y con el Nuevo Mundo.

A los comerciantes canarios le permitían exportar productos procedentes exclusivamente de la tierra. En esta línea, Morales Padrón (1991, p. 547) afirma que:

Desde antes del siglo XVIII estaba permitido el embarque de “los frutos de su labranza”; es decir, “lo criado, nacido y cogido” en las islas, negándose la remisión de productos foráneos.

Esta situación restrictiva hizo que surgiera una economía sumergida alrededor de la cual florecieron comerciantes canarios y españoles que no tenían ningún escrúpulo en saltarse las normas para comerciar con productos prohibidos con los barcos que iban y venían a Gran Canaria. El mismo autor constata que:

La situación de las islas favorecía la práctica del fraude y del contrabando. De siempre llegaban a los puertos isleños barcos que simulaban unas ventas y, luego, seguían para las Indias, o descargaban una parte de la cargazón y continuaban con el resto para América. [...] Las mismas flotas procedentes de la Península no tenían inconvenientes en admitir pasajeros y productos fuera de registro. [...] Estaban también las arribadas fingidas; naves cuyo punto de origen estaba en puertos peninsulares simulaban unas averías y entraban en las radas canarias donde cargaban pasajeros y mercancías vetados o no autorizados (Morales Padrón, 1991, p. 549).

Y al albur de todas estas situaciones de picaresca y fraude surgidas como respuesta a unas leyes comerciales restrictivas, emergieron junto con los comerciantes locales, los avispados boteros, que para amortiguar su maltrecha economía familiar, comerciaban con toda clase de productos con los barcos que fondeaban cerca del muelle de Las Palmas o en la Bahía de Las Isletas.

En esta línea es interesante recoger por su pertinencia algunas afirmaciones de Torres Santana:

El trueque venía a ser un medio de pago inmediato, consistiendo en el intercambio de un producto por otro, de tal forma que se beneficiaban en la operación tanto el comprador como el vendedor, dado que posiblemente carecieran de dinero en efectivo para hacer frente a sus necesidades. [...] En el comercio exterior donde también se practicaba el trueque aparecen relacionados, no solamente los que producían las mercancías que salían del Archipiélago, o los pequeños buhoneros y tenderos que se apreciaban en el caso anterior, sino incluso los mercaderes, insulares o no que tenían sus redes comerciales en Canarias y en el mundo exterior a ella.

Resulta difícil interpretar la pervivencia de un sistema de pago tradicional, como lo era el trueque, en una economía de mercado de ámbito internacional como la desarrollada en Gran Canaria y Tenerife; sin embargo, no debemos de olvidar, por una parte, la deficiencia de numerario cosa habitual en las Islas, y por otra, cómo la economía europea continuaba afectada por una serie de métodos rudimentarios empleados por los mercaderes con cierta frecuencia, entre los cuales el trueque no era el de menor importancia (Torres Santana, 1991, pp. 388-389).

Esta necesidad hacía que cuando el vigía daba las señales de que entraba un barco por la bahía de Las Isletas, los boteros compitiesen por llegar el primero para hablar con el patrón del barco, negociar para llevar pasajeros y mercancías a tierra o hacer negocios con él.

2.7. La liberación del servicio de carga y descarga de mercancías y pasajeros, que acabó con el monopolio de los gremios del sector.

Con el Real Decreto de 15 de julio de 1864 se acaba con el monopolio de la carga y descarga en los puertos de la Corona, liberalizando estas labores y expresa lo siguiente:

MINISTERIO DE LA MARINA. REALES DECRETOS. De conformidad con lo propuesto por el ministerio de la Marina, vengo a decretar lo siguiente:

Art.1º. Las operaciones de carga y descarga de los buques en todos los puertos y puntos habilitados de la monarquía, serán libres en lo sucesivo. El comercio podrá emplear en ellas individuos matriculados ó terrestres sin limitación y según su conveniencia, pero sin que esta facultad pueda extenderse al manejo, en su más absoluta acepción, de las embarcaciones que en las mismas faenas hayan de emplearse.

Art. 2º Para dedicarse a la carga y descarga en los términos expresados, no se exigirá otra obligación que la de observar las reglas de policía y buen orden que en la localidad estén establecidas o se establezcan á que todos deberán estrictamente sujetarse.

Art. 3º Como consecuencia de la enunciada libertad, cesarán las tarifas vigentes en las partes que se refieren al trabajo que ahora se declara de derecho general y cuyo precio en tal concepto será convencional entre el demandante y los que se presten a satisfacerlo. Dado en palacio a quince de Junio de mil ochocientos sesenta y cuatro. Está rubricado de la real mano. El Ministro de Marina, José Manuel Pareja (*El País*, 1864).

Este Real Decreto venía a suponer la desaparición del monopolio de los Gremios que controlaban todos los trabajos de carga y descarga de los puertos y

la apertura de estas labores portuarias a nuevas personas. Esta liberalización aumentaría el número de embarcaciones menores para dedicarse a las faenas portuarias, entre las que se encontraban los botes, y aumentaría también la competencia entre todas estas embarcaciones.

3. CONEXIONES DE ESTOS PLANTEAMIENTOS CON OTRAS PERSPECTIVAS DE ANÁLISIS

Es pertinente exponer, antes de establecer el origen competitivo de la vela latina canaria, un repaso somero a las distintas teorías del origen del deporte, porque nos darán un marco general que nos ayudará a comprender por qué surgió la competición en la vela latina en Gran Canaria y encuadrar su origen en algunas de las teorías que se conocen.

Existen diversidad de teorías sobre la génesis del deporte desde diferentes puntos de vista que van desde el origen cultural hasta el origen instintivo pasando por el origen en el trabajo. Esta diversidad se explica por las distintas posiciones políticas, sociales y profesionales de los historiadores que se han preocupado por estudiar el tema que nos ocupa.

Así, Uerberhorst (1973, p. 10) indica que:

No es lo mismo un historiador educado en el materialismo histórico, para el que todos los fenómenos culturales son necesariamente productos de relaciones económicas, o el historiador que parte de una base filosófica en la que la libertad del espíritu sea considerada como la creadora de civilización, como la fuerza específica del hombre, a la hora de desarrollar una teoría del origen de los ejercicios físicos. Y, finalmente, el biólogo que se pregunta por las bases de la actividad deportiva recurrirá, incluso con referencia a los tiempos históricos primitivos, a unas causas diferentes que el sociólogo, a quien interesan las funciones de los fenómenos culturales dentro de la sociedad.

Hay autores que establecen que el origen del deporte es cultural, como expresión primaria de la danza. En este sentido se posiciona Popplow (1973, p. 146) para quien:

Las fuentes nos permiten hacer una afirmación segura sobre esos inicios y sobre el modo en que se produjeron: la danza es la forma más antigua de ejercicio humano. En ella se hace realidad por primera vez un movimiento nacido de la unidad vital del hombre, que tiene su objetivo y finalidad fuera

de sí mismo, pero cuya presencia da testimonio de la acción rectora del espíritu. Espíritu, alma y cuerpo revelan su unidad mediante el movimiento humano. Para Diem (1966, p. 15) Todos los ejercicios corporales fueron en un principio actos de culto.[...] El principio se halla en el gesto; como ademán de rogar, es el mismo en todos los pueblos y épocas. [...] De esta manera nace la danza a partir del culto, siendo al mismo tiempo expresión espontánea de lo festivo, acto de comunión espiritual y corporal.

Otros autores afirman que el origen del deporte tiene un carácter eminentemente instintivo. Así, Eppensteiner (1973, pp. 259-260) considera que la actividad deportiva del hombre tiene su origen en la vida instintiva. Su causa más profunda, claramente reconocible todavía, está en la necesidad innata de adoptar las posturas pertinentes exigidas por el movimiento del cuerpo y de los miembros. Todas esas modalidades de competición obedecen a una tendencia natural que podemos definir como una amalgama íntima del instinto de juego y del instinto de lucha; esa tendencia peculiar no se identifica del todo con ninguno de estos dos instintos originarios; cabría considerarla como un instinto nuevo y específico que sería lo mejor llamar instinto deportivo.

Para Neuendorff:

El ejercicio físico nace de dos instintos originarios; de la necesidad de una preparación para la existencia y del gusto por un tipo de movimiento de alguna forma reglamentado y dirigido (citado por Uerberhorst, 1973, p. 38)

Otros autores sitúan el origen del deporte en el trabajo como Eichel (1973, p. 134) quien afirma que:

Las dos enseñanzas más importantes que nos da la historia de los ejercicios corporales en la sociedad primitiva son:

- a) Los ejercicios corporales son, por su origen, un medio importante para mejorar la capacidad productiva del hombre, y
- b) Los ejercicios corporales son un medio importante dentro del proceso educativo al que Friedrich Ludwig Jahn llamó “capacitación para la guerra”.

Por último, están autores que relacionan el origen del deporte con los procesos culturales de los pueblos. Así Blanchard y Chescka (1986, p. 81) consideran que “el comportamiento deportivo es un componente de la cultura que evoluciona conjuntamente con el desarrollo lineal de la totalidad del sistema y” establecen una serie de variables interesantes a partir de los estudios de algunos antropólogos

que están relacionadas con el proceso evolutivo cultural y el deporte, que van a determinar la naturaleza y origen del deporte:

A) EL TIPO DE SUBSISTENCIA. El método institucionalizado para procurarse alimentos es, en cualquier sistema cultura, un elemento clave de la individualización del sistema, que afecta directa o indirectamente todas las demás instituciones. Es justo suponer, entonces, que sea cual sea la forma de subsistencia de un grupo —caza, recolección o agricultura industrial— la subsistencia es vital para su definición del deporte. Cuanto más productivos y más diversificados los sistemas de subsistencia, más complejas las culturas materiales y las tecnologías involucradas, y más perfeccionada, a su vez, las instituciones deportivas.

B) LA ESTRUCTURA SOCIOPOLÍTICA. La naturaleza de la organización social y de la vida política en cualquier cultura se refleja en sus actividades deportivas. Las actividades deportivas de las grandes concentraciones humanas se desarrollan a mayor escala que en las sociedades compuestas de pequeñas bandas. La competición deportiva se somete a menudo a determinadas líneas políticas.

C) VARIABLES GEOGRÁFICAS Y ECOLÓGICAS. La naturaleza del deporte se ve igualmente afectada por el tipo de medio en que se desarrolla y por los problemas de adaptación específicos con que se enfrenta una población dada. Las presiones demográficas, los rasgos topográficos, la fauna, la flora, el clima, la abundancia de tierras y otros muchos factores más intervienen en la definición de cualquier nivel del proceso evolutivo.

Esas variables expresan en los diferentes niveles del proceso evolutivo, y el deporte es un reflejo de la subsistencia, de la organización social y de la adaptación, desde sus formas más simples a las variedad mas complejas [...] La competición es un aspecto de la vida, un aspecto de la cadena de la subsistencia. [...] Parte del proceso de adaptación cultural corresponde a la adecuación de comportamientos competitivos y cooperativos. Determinadas necesidades adaptativas producen determinadas respuestas competitivas y cooperativas.

Eppensteiner (1973, pp. 265-272) respecto a la relación existente entre cultura y deporte afirma que:

el deporte es, en primer lugar, una actividad físico-cultural del hombre condicionada por la misma naturaleza de éste. Ya hemos expuesto cuál es su origen. En segundo lugar, el deporte es un fenómeno cultural que aparece en la vida histórica de los pueblos, hechura de la cultura objetiva [...] Así, pues, por lo que refiere a la forma cultural del deporte, el estudio de su origen nos lleva a la siguiente te conclusión: En todas las fases de la evolución

de la humanidad, determinadas necesidades de orden religioso, militar, social, político, material y biológico han llevado a practicar en forma cultural y generalizada el deporte originario espontáneo, adoptando modo que van desde lo sencillo y natural hasta lo solemne y alcanzando a veces niveles culturales considerables.

Después de esta aproximación a las teorías del origen del deporte, nos encontramos en la tesitura de encuadrar el origen competitivo de la vela latina en Gran Canaria. A este respecto, estamos en disposición de realizar las siguientes afirmaciones:

El origen competitivo de la vela latina en Gran Canaria está relacionado directamente con los trabajos de carga y descarga de mercancías y de transporte de personas, así como el pequeño comercio de productos que realizaban los botes a vela. Esta modalidad deportiva tiene su origen en una actividad laboral determinada y respuesta activa a una problemática específica. En este sentido, nuestro planteamiento se acerca al de Eichel (1973) que relaciona el origen del deporte con el trabajo y los medios de producción y lo considera un como medio para mejorar la productividad.

Es evidente que el origen de la vela latina competitiva en Gran Canaria fue el trabajo y que en los primeros años de su origen, desarrollo e institucionalización, entre el último cuarto del siglo XIX y el primer cuarto del siglo XX, las competiciones veleras, fomentaran que los boteros se preocupasen de tener a punto cascos, velas, palos, palancas, cabos, etc., para ser más competitivos en la regatas lo que repercutía en el rendimiento en su trabajo diario. Además, creemos que este origen no puede obviar la influencia que ha tenido el contexto cultural en que se ha desarrollado este deporte.

En la línea de la incidencia de las variables culturales expuestas por Blanchard y Chescka (1986, p. 81) entendemos que el origen de la Vela Latina competitiva en Gran Canaria es producto de estas variables:

- a) El tipo de subsistencia, determinado por las condiciones económicas de la época, influyó en la génesis de este deporte e hizo que los boteros, que tenían este trabajo como único medio de subsistencia, compitieran entre si para ser los primeros en contactar con los patrones de los buques para llevar mercancías, pasajeros a tierra o vender o intercambiar productos con estos.
- b) La estructura sociopolítica, generada a partir de la Conquista de las Islas Canarias estableció que las islas se dividiesen en islas de Realengo (Gran Canaria, Tenerife y La Palma) e islas de Señorío (Lanzarote, Fuerteventura, La Gomera y El Hierro). Las islas de Realengo quedan adheridas a la Corona de Castilla e incorporan todas sus estructuras económicas, sociales y políticas. Esto supuso que las islas Realengas tuvieran todo el apoyo de la Corona de

Castilla y que no pusiera demasiados obstáculos para el desarrollo de una economía mercantil que permitiera el intercambio comercial entre las Indias, África y Europa. Esta circunstancia, hizo que Las Palmas fuese punto de encuentro de multitud de barcos que fondeaban en sus radas para comerciar con los comerciantes locales o para reponer productos alimenticios, lo que fomentó que proliferasen los botes de vela latina que iban al encuentro de esos barcos para realizar diversas transacciones comerciales.

- c) Variables geográficas y ecológicas. El origen competitivo de los botes de vela latina en Gran Canaria se vio influenciada por el medio donde se desarrolló. Por una parte, la mala situación del muelle de Las Palmas hacía que muchos barcos fondearan a más de 6 kms. del centro de la ciudad, en la bahía de Las Isletas y, por otra, la idónea ubicación de esta bahía que valía como puerto natural que suplía la inoperancia del muelle de la ciudad y que servía como fondeadero de muchos barcos, circunstancia que alentó la competencia entre los boteros para llegar los primeros al encuentro de estos barcos en busca de negocio.

En relación con la apuesta por una fecha sobre el origen competitivo de los botes de vela latina en Gran Canaria hay diversos autores que la sitúan en el 24 de julio de 1904 en una regata que se celebró con motivo de las fiestas patronales del barrio de San Cristóbal. Así el Diario de Las Palmas recoge que:

Los vecinos del barrio de S. Cristóbal celebrarán en los días 24 y 25 del actual, fiestas en honor de su patrono, conforme al siguiente programa: día 24, a las 12, regatas de botes a vela, desde la puntilla hasta el muelle de Las Palmas, con retorno al Castillo de S. Cristóbal, donde se adjudicará la victoria la embarcación que llegue primero a este último sitio (*Diario de Las Palmas*, 1904).

Cabrera Santana “Baluma” (1967, p. 19) escribe:

en el año 1894 se pensó en las regatas para las fiestas de San Pedro Mártir, en las cuales debían figurar pailebots y embarcaciones menores a vela, pero, lamentablemente, no se llegaron a celebrar; [...] No obstante hasta las fiestas de la Naval de 1900 no se llegó a practicar las regatas a vela, aunque dentro del marco bastante reducido del puerto [...] más tarde, en las fiestas de San Pedro Mártir de 1902 se programó regatas de embarcaciones menores a la vela, continuadas al año siguiente también en las aguas del puerto: “Las regatas de embarcaciones menores también llevaron ayer tarde al puerto mucha concurrencia”. En este año 1903, también las fiestas de San

Cristóbal trajeron regatas de embarcaciones, y, todas ella, con premio a los vencedores.

Sin embargo, estos contactos de la gente de aquel entonces con las cosas de mar, solamente nos merecen la consideración –muy alta, desde luego– de una gestación de nuestra vela latina, la cual, en las fiestas de San Cristóbal del año 1904 toma cabal consistencia, de la forma que nosotros la concebimos; navegando en bolina hacia la victoria [...].

Mentado Gil (1989, p. 15) transcribe la noticia del Diario de Las Palmas aparecida el 20 de julio de 1904 sobre la regata por las fiestas patronales del barrio de San Cristóbal. El mismo autor en una obra posterior dice:

No estamos pues en condiciones de afirmar con rotundidad que la fecha, 20 de julio de 1904, sea la primera con que dieron comienzo las regatas de botes y barquillos. Quizá, eso si, con un matiz de aparente oficialidad, al estar anunciadas en un programa de actos festivos populares recogidos en la prensa de aquellos años (Mentado Gil, 1990, Presentación)

Roque Pérez (1992, p. 17) constata:

se tiene constancia periodística de la posiblemente primera regata organizada, que data del 24 de julio de 1904 y con motivo de las fiestas patronales del barrio de San Cristóbal.

A raíz de la documentación analizada podemos indicar que la vela latina competitiva en Gran Canaria se inició antes de la fecha del 24 de julio de 1904 con algunas características similares a la competición actual.

El primer dato lo encontramos en el periódico local *La Brújula* que en relación con los actos festivos por la celebración de la conmemoración de la conquista de Gran Canaria, decía:

DIA 28: Por la tarde cucaña marítima y regateo de botes a vela y remos desde el muelle al puerto de la luz premiándose a los que obtuvieran ventaja (*La Brújula*, 1874).

También en *El Popular* se recoge la misma noticia:

Parece que el Ayuntamiento trata de celebrar este año el aniversario de la conquista de esta isla por los españoles con gran suntuosidad. No escasearán

los fuegos artificiales, ni músicas, ni cucañas, ni repiques de campana; y para que la diversión sea completa, tendremos también riñas de carneros en la plaza del teatro. Habrá premios para el bote más andador, y qué se yo para que mas cosas (*El Popular*, 1874).

La Tregua se hace eco de la misma noticia:

Por la tarde cucaña marítima en el muelle y regateo de botes desde dicho punto al puerto de La Luz, con tres premios que se distribuirán de esta manera: al bote mas andador, o sea el que primero llegue al puerto, ochenta pesetas; al segundo, cuarenta, y al tercero, veinte (*La Tregua*, 1874).

Pero parece que estas regatas nunca llegaron a celebrarse como publicaba *La Afortunada*:

En cambio no hubo cucaña marítima, ni regateo de botes, ni fuegos artificiales (*La Afortunada*, 1874).

Es evidente que no se podría tomar esta fecha como la primera de la que se tiene referencia periodística porque nunca llegó a celebrarse, pero como dato histórico tiene una doble importancia:

- a) Por la intención de celebrar regatas de botes a vela y remo y, de alguna manera, llevar la competición diaria de las faenas del puerto a una competición reglada y con premios en el marco de un día festivo, buscando la institucionalización deportiva de esta actividad laboral.
- b) El campo de regatas es desde el muelle de Las Palmas hasta el puerto de La Luz, por lo que los botes tienen que ir en bolina hacia la línea de llegada, haciendo el recorrido de sus faenas diarias cuando van al encuentro de los barcos que fondean en la bahía de Las Isletas. Hay que destacar que el recorrido es sólo en bolina, sin retorno en empopada, tal y como es en la actual Vela Latina Canaria.

Al año siguiente se esperaba que volviesen a celebrarse regatas de botes en las fiestas por la conmemoración de la conquista de Gran Canaria, pero no se celebraron como refleja el periódico *La Prensa*: *Observamos que faltan las cucañas marítimas y terrestres, el regateo de botes, las quinientas libras de pan, que en otros años se han repartido entre los pobres, etc.* (*La Prensa*, 1875). Pero el año 1876 si se programa regateo de botes en el programa de las fiestas por la conmemoración de la conquista de Gran Canaria, como manifestaba *La Prensa* Día 1. *A las cinco de la tarde, cucañas*

marítimas, y regatas de botes con varios premios, durante cuyos juegos habrá música en el muelle de esta ciudad (La Prensa, 1876).

Las citas recogidas nos permiten señalar que estas son las primeras regatas de botes celebradas de las que se tiene referencia escrita, aunque no quiere decir que anteriormente no se hubiesen celebrado. Además, no hemos encontrado ninguna referencia periodística ni documental que diga que estas regatas no se celebraron. Por otra parte, aunque no se hable expresamente en la noticia periodística, las características de estas regatas serán las mismas que las programadas el año 1874, donde el campo de regatas estaba comprendido entre el muelle de Las Palmas y el puerto de La Luz y con el establecimiento de premios al bote más andador, porque coinciden tres aspectos: primero, lo organiza el Ayuntamiento de Las Palmas; segundo, se celebra por la conmemoración de la conquista de Gran Canaria; y, tercero, el punto de las fiestas es en el muelle de Las Palmas.

4. CONCLUSIONES

Después de la revisión de las fuentes y de los datos recogidos en nuestro trabajo, podemos concretar las siguientes conclusiones de forma provisional:

1. La competición de los botes de vela latina tiene su origen en los trabajos portuarios de carga y descarga en la bahía de Las Palmas que se realizaban con botes a vela y a remo.
2. Tanto el aparejo latino como el casco del bote fueron introducidos por los españoles después de la conquista, aunque posiblemente influenciados por los portugueses que coparon los trabajos de carpintería de ribera.
3. Para el origen competitivo de los botes de vela latina en Gran Canaria fue determinante la situación geoestratégica de la bahía de Las Isletas y la mala situación del muelle de las Palmas.
4. La desaparición de las tarifas portuarias por Real Decreto de 15 de julio de 1864 facilitó el acceso de nuevos boteros a las faenas portuarias lo que incidió en el aumento de la competencia entre ellos.
5. El incremento de entrada de buques en la bahía de Las Isletas y en el muelle de Las Palmas favoreció el incremento y consolidación de los botes que se dedicaban a la carga y descarga de mercancías.
6. El origen competitivo de la vela latina en Gran Canaria del que se tiene conocimiento documental, hay que situarlo en 1876, en las fiestas de la conmemoración de la conquista de Gran Canaria por la Corona de Castilla en 1483.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BLANCHARD, K. y CHESCKA, A. T. (1986). *Antropología del deporte*. Barcelona: Ediciones Bellaterra.
- BURRIEL DE ORUETA, E. (1973). El puerto de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria Separata de *Estudios Geográficos*, 131.
- CABRERA SANTANA, J. (Baluma) (1967). Significación del 24 de Julio, *Vela Latina*. 63 años de la primera regata en bolina. La Provincia. 23 de julio. Las Palmas de Gran Canaria.
- CALERO MARTÍN, C. G. (1979). *Las comunicaciones marítimas interinsulares en Canarias (Siglos XVI al XIX)*. Las Palmas de Gran Canaria: Colección La Guagua. Mancomunidad de Cabildos.
- CARDONA SOSA, A (1995). *Juegos y deportes vernáculos y tradicionales canarios*. Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Servicio Insular de Cultura.
- CIRILO MORENO, J. (1947). *De los puertos de La Luz y de Las Palmas y otras historias*. Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones Gabinete Literario.
- DE QUINTANA y LEON, J. (1882). *La capital de la provincia de Canarias. Compilación de todos los derechos de la muy noble y muy leal ciudad del Real de Las Palmas de Gran Canaria*. Gran Canaria: Imprenta La Atlántida.
- DIARIO DE LAS PALMAS (1904). Número 2868. 20 de julio. Las Palmas de Gran Canaria.
- EICHEL, W. (1973). El desarrollo de los ejercicios corporales en la sociedad prehistórica. *Citius, Altius, Fortius*. Tomo XV: 95-134. Enero-Diciembre. Fasc.1-4. Madrid: Inef.
- EL PAIS (1863). Número 56. 15 de septiembre. Las Palmas de Gran Canaria.
- (1863). Número 76. 24 de noviembre. Las Palmas de Gran Canaria.
- (1863). Número 79. 4 de diciembre. Las Palmas de Gran Canaria.
- (1864). Número 137. 1 de julio. Las Palmas de Gran Canaria.
- EL POPULAR (1874). Número 51.19 de abril. Las Palmas de Gran Canaria.
- ENCICLOPEDIA UNIVERSAL ILUSTRADA (2000). Barcelona: José Espasa e Hijos, Editores.
- EPENSTEINER, F. (1973). El origen del deporte. *Citius, Altius, Fortius*. Tomo XV: 259-272. Enero-Diciembre. Fasc.1-4. Madrid: Inef.
- HERRERA PIQUE, A. (1984). *Las Palmas de Gran Canaria*. Primera Parte. Segunda Edición. Madrid: Editorial Rueda.

- JORDÉ, M. (1952). *El puerto de la Luz y los hermanos León y Castillo*. Las Palmas de Gran Canaria: Tipografía Alzola.
- LA AFORTUNADA (1874). Número 127, 2 de mayo. Las Palmas de Gran Canaria
- LA BRUJULA (1874). 25 de abril. Las Palmas de Gran Canaria.
- LA PRENSA (1875). Número 62, 26 de abril. Las Palmas de Gran Canaria.
- (1876). Número 127, 25 de abril. Las Palmas de Gran Canaria.
- LA REFORMA (1857). Número 137, 28 de agosto. Las Palmas de Gran Canaria.
- LA TREGUA (1874). Número 11, 16 de abril. Las Palmas de Gran Canaria.
- LA TRIBUNA (1870). Número 18, 18 de febrero. Las Palmas de Gran Canaria.
- LA VERDAD (1871). Número 120, 11 de mayo. Las Palmas de Gran Canaria.
- (1872). Número 219, 17 de mayo. Las Palmas de Gran Canaria.
- LOBO CABRERA, M. (1991). *La economía mercantil (I). El comercio con Europa*. En *Historia de Canarias*, 19. Las Palmas de Gran Canaria: Editorial Prensa Canaria, S.A.
- LLECHA, G. (1996). *A Vela Latina*. Barcelona: Llagut.
- MARTÍN GALÁN, F. (1983). 1852-1883. Antecedentes del Puerto de Refugio de la Luz Revista *Aguayro*, 146-Marzo Abril.
- (1984). *La formación del Las Palmas; Ciudad y Puerto. Cinco siglos de evolución*. Santa Cruz de Tenerife: Editan Junta del Puerto de la Luz y de Las Palmas, Gobierno de Canarias, Cabildo Insular de Gran Canaria y Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- MARTÍNEZ DE GUZMÁN, C. (1982). Los problemas de la navegación pre y proto-histórica en el mar de Canarias y la fachada Atlántico-Sahariana. *V Coloquio de historia canario-americana. Coloquio Internacional de Historia Marítima*. Las Palmas de Gran Canaria: Excm. Mancomunidad Provincial Interinsular de Cabildos de Las Palmas. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria.
- MENTADO GIL, J. A. (1989). *Botes y barquillos de la Vela Latina Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria: Gobierno de Canarias. Viceconsejería de Cultura y Deportes. Dirección General de Deportes.
- (1990). *Semblanza histórica de los botes de Vela Latina*. Las Palmas de Gran Canaria: Gobierno de Canarias. Viceconsejería de Cultura y Deportes. Dirección General de Deportes.
- MORALES LEZCANO V. y QUINTANA NAVARRO, F. (1982). La aspiración al Puerto de La Luz: Orígenes y desarrollo hasta 1.880 o la frustración de un proyecto prematuro, en *V Coloquio de historia canario-americana. Coloquio Internacional de historia marítima*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.

- MORALES PADRÓN, F. (1991). Comercio y emigración Canario-Americana, En *Historia de Canarias*, 19. Las Palmas de Gran Canaria: Editorial Prensa Canaria, S.A.
- NAVARRO RUIZ, C. (1936). *Sucesos históricos de Gran Canaria*. Tomo II. Las Palmas de Gran Canaria: Tipografía Diario.
- OLLER, F. y GARCÍA DELGADO, V. (1996). *Nuestra Vela Latina*. Barcelona: Editorial Juventud, S.A.
- OMNIBUS (1861). Número 623, 21 de agosto. Las Palmas de Gran Canaria
- (1861). Número 656, 14 de diciembre. Las Palmas de Gran Canaria.
- (1864). Número 870, 16 de enero. Las Palmas de Gran Canaria.
- PHILIPPE DE KERHALLET, C. (1858). *Derrotero de las Islas Canarias*. Barcelona: Librería Española. Traducido por Miguel Lobo.
- POPLOW, U. (1973). Origen y comienzos de los ejercicios físicos. *Citius, Altius, Fortius*. Tomo XV: 135-154. Enero-Diciembre. Fasc.1-4. Madrid: Inef.
- QUINTANA NAVARRO, F. (1985). *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de la Luz, 1883-1913. Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales*, 12. Las Palmas de Gran Canaria: Centro de Investigación Económica y Social de Canarias. La Caja de Canarias.
- RÉGULO PÉREZ, J. (1982). De los viajes entre las Canarias y entre las Canarias y Europa a mediados del siglo XVII. *V Coloquio de historia canario-americana. Coloquio Internacional de Historia Marítima*. Las Palmas de Gran Canaria: Excm. Mancomunidad Provincial Interinsular de Cabildos de Las Palmas. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria.
- RIVERO SUÁREZ, B. (1991). Artesanía y Oficios. En *Historia de Canarias*, 21. Las Palmas de Gran Canaria: Editorial Prensa Canaria, S.A.
- RODRÍGUEZ BUENAFUENTE, A. (1996). *La vela latina en Canarias. Historia, tradición y deporte. El uso pesquero tradicional en Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife: Edita Aula de Cultura del Cabildo Insular de Tenerife.
- ROQUE PÉREZ, F. (1992). *Al corazón de la Vela Latina Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria: Edita Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Comisión de Cultura y Deportes.
- (1993). *La Vela Latina Canaria: Origen y peculiaridades*, en Actas del Primer Simposium Internacional sobre Educación Física Escolar y Deporte de Alto Rendimiento. Las Palmas de Gran Canaria: Edita Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- STONE OLIVIA, M. (1995). *Tenerife y sus seis satélites o pasado y presente de las Islas Canarias*. Volumen II. Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Traducido por Juan Amador Bedford. Primera edición en inglés, 1887. Londres: Oriel House, Farringdon Street, E.C.

- TEJERA GASPAR, A y AZNAR VALLEJO, E. (1988). El primer contacto entre Europeos y Canarios ¿1312-1477?, en *VIII Coloquio de Historia Canario Americana*. Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria.
- TORRES SANTANA, E. (1991). Monedas y Finanzas. En *Historia de Canarias*, 22. Las Palmas de Gran Canaria: Editorial Prensa Canaria, S.A.
- UEBERHOST, H. (1973). Teoría sobre el origen del deporte. *Citius, Altius, Fortius*. Tomo XV: 9-57. Enero-Diciembre. Fasc.1-4. Madrid: Inef.