

ENTREVISTA
José Antonio Delgado

"Existe un manuscrito de la conquista de Tenerife, pero todavía no lo he encontrado"



COME CON CIENCIA
Por el doctor Lluís Serra,
catedrático de la ULPGC

Por placer y por cultura,
beneficios de la ingesta
moderada de vino

GASTROCLUB
Marzagana Elementales

Uva de viñedos
biodinámicos
para vinos
naturales



pellagofio

EDICIÓN ESPECIAL PARA LA PROVINCIA/DLP
SEGUNDA ÉPOCA - NÚMERO 89
OCTUBRE DE 2020

Barca de drago fabricada por Francisco Peraza
en Tenerife, según la descripción de Torriani en 1590.

FOTO: ARCHIVO F. PERAZA



el reportaje

LA COMUNICACIÓN INTERINSULAR
DE LOS GUANCHESFRANCISCO GARCÍA-TALAVERA
GEÓLOGO Y PALEONTÓLOGO

En primer lugar, quisiera hacer la salvedad de que cuando empleo el etnónimo *guanche* me refiero, generalizando, a todos los primeros pobladores de origen norteafricano líbico-bereber que arribaron al archipiélago canario en época protohistórica, independientemente de la isla que poblaron. Digo esto porque en las últimas décadas se ha ido dejando de lado el término *guanche*, que es particular de Canarias, y sustituyéndolo por el de *aborígenes* o *indígenas*, que se utilizan globalmente para denominar a cualquier pueblo autóctono.

Pues bien, se ha venido afirmando sistemáticamente que los guanches no tenían embarcaciones y que, por lo tanto, desconocían la navegación. Aseveración fuera de toda lógica, pues, como ya he dicho en repetidas ocasiones, tanto si llegaron a las islas por sus propios medios o si lo hicieron transportados por otros pueblos mediterráneos, vinieron por barco.

Sin embargo, algunos historiadores sí reconocían esa posibilidad, como el ingeniero, arquitecto, geógrafo e historiador italiano cremonés Leonardo Torriani, quien, a finales del siglo XVI refiriéndose a los antiguos canarios decía lo siguiente:

También hacían barcos del árbol drago, que cavaban entero y le ponían lastre de piedra, y navegaban con remos y con vela de hojas de palma trenzada alrededor de las costas de la isla...

Por su parte, el profesor Elías Serra (1957), al igual que Juan Álvarez Delgado (1950) y la mayoría de los historiadores, negaba la navegación interinsular pero, sin embargo, admitía -siguiendo a Laoust (*Hespéris*, 1923)- que los pescadores bereberes del Sous (sur de Marruecos) ya navegaban desde tiempos inmemoriales en sus peculiares embarcaciones conocidas como cárbos, de factura que recordaba a la de los drakkar vikingos, pero sobre todo le hacían pensar más en los hippos fenicios y púnicos, características que posiblemente habían heredado de estos últimos. Y añade:

Por esto no renunciamos a hallar un modo espontáneo de que las poblaciones ribereñas de los mares vecinos a Canarias llegasen más o menos azarosamente a sus costas en múltiples oleadas y en varias ocasiones.

También el historiador italiano Massimo Dall'Agnola (1996) al referirse a la navegación en el Neolítico relacionada con la colonización de Canarias, puntualiza:

(...) Estas etnias atlánticas de la costa occidental africana se llamaban zenagas. Sus tradiciones eran sedentarias, y es probable que fueran obligadas a en-

frentar la alta mar por una presión migratoria. Los zenagas vivían en la misma latitud de las islas Canarias y, por lo tanto, no parece arriesgado pensar que en pocos decenios su éxodo se convirtió en una verdadera migración. Sus modestas embarcaciones, no adecuadas para la navegación de alta mar, no presentaban dimensiones que permitieran embarcar también las manadas. Y eso podría explicar la total ausencia de bovinos en el archipiélago hasta la conquista española.

Nuestro ilustre médico, antropólogo e historiador Juan Bethencourt Alfonso en su *Historia del pueblo guanche* (1991) nos narra algunas leyendas (que, como todas, tienen algo de realidad) y tradiciones transmitidas a través de la oralidad popular.

similar. Allí existe un topónimo, cerca de San Sebastián, conocido como playa de la Guancha, que debe su nombre a que en tiempos remotos recaló allí una joven de Tenerife embarcada sobre zurrónes. Ella contó que había huido de la isla por la misma causa comentada anteriormente. Y parece ser que la acogieron de muy buen grado, pues llegó a casarse con un príncipe gomero

Realejo de Taoro (1525):
"Se obliga [al canario Pedro Luis] a pagar cuatro doblas de oro a Juan de la Torre (...) por razón de una barca de drago que a vos compré"

que adoptó a su hijo. Al tiempo regresó con ella a Tenerife, desembarcando ambos en La Aguja de Teno.

Lo cierto es que estas tradiciones o leyendas nos están indicando la posibilidad real que existe de desplazarse

de una isla a otra por métodos rudimentarios y en épocas propicias. De hecho, el mismo Bethencourt Alfonso, en relación a esto, señala que "las corrientadas" entre Tenerife y La Gomera son bien conocidas por los pescadores, los cuales saben que en determinadas épocas del año (en marzo y en septiembre) son muy fuertes. "Según ellos, un buen nadador, en tres o cuatro horas, con solo mantenerse a flote, puede trasladarse de una isla a otra".

Es posible que esta pueda ser la explicación a la incógnita, aún no resuelta, de la aparición de obsidiana en algún yacimiento arqueológico de La Gomera, isla en la que hasta el momento no ha aparecido ninguna formación o veta que contenga este vidrio volcánico.

Pero quizás lo que aporte más luz al tema que estamos tratando es un documento notarial reflejado en la magnífica obra de Leopoldo Tabares de Nava y Marín y de Lorenzo Santana Rodríguez, recientemente publicada por el Instituto de Estudios Canarios (2018) *Testamentos de canarios, gomeros y herreños (1506-1550)*. Creemos, al igual que los autores, que este texto es de suma importancia, pues corrobora fehacientemente lo que narraba Torriani acerca de la navegación de los antiguos canarios en embarcaciones construidas con troncos de drago.

La cita, tomada de un documento de obligación realizado en el Realejo de Taoro, en diciembre de 1525, dice así:

(...) Se obliga [al canario Pedro Luis] a pagar cuatro doblas de oro a Juan de la Torre o a la esposa de éste, Inés de la Torre, las cuales son por razón de una barca de drago que a vos compré.

Como decimos, esta cita es de suma importancia para la historiografía canaria, ya que la anterior de Torriani no había sido refrendada documentalmente. Y tras la lectura de esas simples líneas tenemos la ratificación irrefutable de que sí

existieron esas barcas de drago y de que los guanches, al menos los de Canaria, navegaban y eran conocedores de las corrientes y de las épocas más propicias para hacerlo.

Puede que no se aventurasen, salvo en contadas ocasiones, más allá de su isla. Y que lo hacían en rudimentarias embarcaciones, fundamentalmente para pescar, pero lo hacían. Probablemente sea esa la posible explicación que tienen los anzuelos de grandes dimensiones -elaborados con cuerno de cabra calentados- que albergan el Museo Arqueológico de Tenerife y El Museo Canario, de Las Palmas.

Esto lo ha experimentado en la práctica el investigador etnográfico Francisco Peraza, que ha construido y navegado con éxito a bordo de una pequeña embarcación de drago, en las costas del sur de Tenerife.

Complementamos esta valiosa información con la cita del historiador y etnógrafo madeirense Eduardo C. N. Pereira, quien en su célebre obra *Ilhas de Zargo* (1939), hablando de los tipos de embarcaciones de Madeira nos dice (traducido del portugués):

Las más antiguas embarcaciones de pesca fueron hechas en Porto Santo, cavadas en troncos de drago, pudiendo transportar seis o siete hombres de tripulación. Por ser de pequeño tamaño se llamaban botes de pesca o de acarreo, según el más antiguo documento oficial, datado en 1493, que alude a ellas.

Debemos añadir que en la isla de Porto Santo había numerosos dragos cuando llegaron sus descubridores portugueses en 1419, extinguidos en pocas décadas por sobreexplotación y por el pastoreo de cabras. De hecho, el emblema principal del escudo oficial de esa isla es un gran drago. También cabe citar que tanto a Madeira como a Porto Santo fueron conducidos numerosos esclavos guanches, apresados en las islas canarias aún no conquistadas (Gran Canaria, La Palma y Tenerife) a mediados del siglo XV, para emplearlos como mano de obra en los ingenios de azúcar, o como pastores. Pudieron ser ellos los que indicaran a los madeirenses el uso de los dragos para construir embarcaciones de pesca.

Versión íntegra del artículo, en pellagofio.es



Francisco Peraza navega por la costa de Abona con la barca de drago que se construyó en base a la descripción de Leonardo Torriani de 1590. | ARCHIVO F. PERAZA

En el sur de Tenerife le contaron que una joven guanche de la nobleza de Adeje, estando en vísperas de casarse murió su prometido y, al poco, descubrió que estaba embarazada. Desesperada, porque según la ley la arrojarían viva al mar, habló con un pescador (buen conocedor de ese medio) que se prestó a ayudarla, indicándole que su única salvación era alcanzar La Gomera sobre una balsa de foles (zurrónes inflados), pues las corrientes la conducirían hasta allí. Y parece ser que lo consiguió. Al año siguiente, por el mismo sistema, regresó a Tenerife y fue perdonada cuando contó su hazaña.

Pero lo más curioso, comenta Bethencourt Alfonso, es que estando en La Gomera recogió otra tradición muy

el reportaje

LA HUELLA ABORIGEN | COMUNICACIÓN INTERINSULAR DE LOS INDÍGENAS CANARIOS

YURI MILLARES

La reciente publicación de un artículo por el investigador **Francisco García-Talavera** en el que argumenta que los guanches navegaban en barcos de drago, [ver página anterior] ha vuelto a poner de actualidad una incógnita que sigue sin resolverse: ¿son los indígenas canarios los únicos habitantes de un archipiélago del planeta que no navegaban? Entre otros datos cita un documento notarial de 1525 por el que se obliga “al canario Pedro Luis” a pagar cierta cantidad de monedas de oro “por una barca de drago” que había comprado. “Corrobora fehacientemente lo que narraba Torriani acerca de la navegación de los antiguos canarios en embarcaciones construidas con troncos de drago”, insiste.

También cita la incógnita no resuelta de la aparición de obsidiana (roca volcánica de la que se pueden extraer lascas muy afiladas) en algún yacimiento de La Gomera, isla donde aún no se ha encontrado ninguna veta de este vidrio volcánico.

Francisco Peraza, escultor autodidacta de Arico (Tenerife), ha llevado su pasión por la lectura de publicaciones sobre el pasado de las islas Canarias al punto de documentar experimentalmente lo que iba leyendo.

Su curiosidad por experimentar tiene su mayor hito tras leer a Leonardo Torriani, que en 1590 escribió de los indígenas de Gran Canaria: “...hacían barcos del árbol drago, que cavaban entero, y después le ponían lastre de piedra, y navegaban con remos y con vela de palma...”.

Encontrar un drago, una especie protegida, iba a ser “muy complicado” pensó. Sin embargo, la casualidad quiso que, un día de finales del siglo XX, cayera un drago justo enfrente de su casa. Inspeccionado por técnicos del Cabildo, el drago enfermo era irrecuperable, así que obtuvo el permiso del vecino en cuya propiedad estaba el *Dracaena draco* para llevárselo.

Con alguna información de fuentes escritas y sin evidencias arqueológicas que lo confirmen aún –si bien hay grabados que representan embarcaciones, o restos de obsidiana en islas sin vetas similares–, el debate sobre los conocimientos y las prácticas náuticas de los aborígenes canarios sigue abierto.

EL ÚNICO ARCHIPIÉLAGO SIN NAVEGACIÓN... CONOCIDA



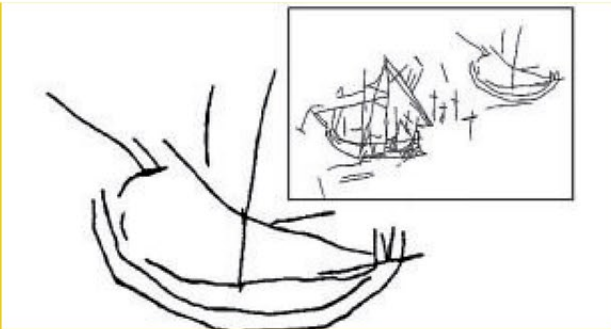
Pasa a la página siguiente >>

La barca de drago de Francisco Peraza, con su remo y la vela de estera de palma que le hizo una artesana, en la playa del Porís de Abona. | ARCHIVO F. PERAZA



El ataúd que parece una canoa

Encontrado en la desaparecida necrópolis del Maípez de Abajo y hecho de madera de pino, “es una pieza excepcional y única. En Canarias no hay minerales de los que obtener metales; el tronco lo vacían y de la misma pieza sacan la tapa sin que se les parta” dice **Teresa Delgado**, conservadora de El Museo Canario (en la foto). Excavado por los indígenas de Gran Canaria en el siglo X, que tenga tapa y un sistema de cierre parece descartar que fuera una canoa reutilizada como ataúd.



Grafitos barquiformes

“Aunque seguramente el panel recoge elementos diacrónicos, como parece deducirse de la falta de proporción entre el gran barco mercante y la barca que lo acompaña. El conjunto de Barranco Hondo [en Tenerife] nos proporciona información sobre dos tipos de embarcaciones (...), una tal vez aborígen y otra indiscutiblemente tardorromana”, escribe **Víctor Guerrero Ayuso** (“Canarias en el contexto de las navegaciones Atlánticas de la antigüedad”, *Sagvntvm* nº 40, 2008).



La vela, una estera de palma

Después de leer *Descripción e historia del reino de las Islas Canarias: antes Afortunadas, con el parecer de sus fortificaciones*, escrito por Torriani en 1590, a **Francisco Peraza** se le metió una idea en la cabeza. “Me encuentro con la lectura donde describe lo que le contaron los guanches, referente a sus embarcaciones conocidas por el nombre de *arguín*. ¡Tenía que hacer una embarcación para demostrar que los guanches navegaban!”, dice mostrando la vela de estera que utilizó.

el reportaje

LA HUELLA ABORIGEN | COMUNICACIÓN INTERINSULAR DE LOS INDÍGENAS CANARIOS

<< Viene de la página anterior

“Le quité las ramas mayores y lo abrí para vaciarle el interior”, recuerda. Una vez concluida la barca, tratada con látex de tabaiba y con la proa y popa terminada en unos ramales, dotada de un mástil y una vela de estera de palma, se hizo a la mar. “Pesó unos 38 kilos. Da la impresión de pesar más, pero no es madera. Tiene una ventaja: lo hundí intencional conmigo dentro ¡y flota igual!”, relata. Precisamente, su poco peso es lo que explica que Torriani detallara que llevaban lastre de piedras en su interior y así lo hizo él también “para que fuera más estable”.

Con ayuda de unos remos salió de la playa de la Punta de Abona “hasta coger los vientos en el Porís de Abona, fue todo un éxito, porque salí de la bahía y me fui como a un kilómetro con las brisas, navegando un poco”. La experiencia la repitió varios días más.

En el artículo de **Víctor Guerrero** “Canarias en el contexto de las navegaciones atlánticas de la Antigüedad”, quien fuera profesor de Prehistoria de la UIB (Universitat de les Illes Balears) analiza grabados rupestres canarios de temática naval, algunos de los cuales pudie-

nos permita una propuesta fundamentada de datación. En principio puede admitirse que se trate de un artilugio para navegar de la población guanche, tal vez precastellana, aunque este tipo de tradiciones puede sin duda perdurar mucho. Lo que por fuerza debe resaltarse es que las poblaciones europeas occidentales, tanto en la Edad Antigua, como posteriormente, no conocían ni emplearon este tipo de artilugio naval”, detalla.

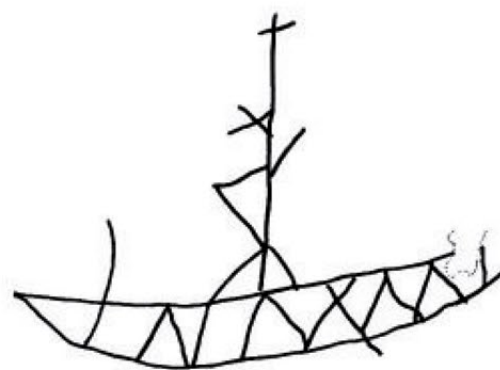
Y añade: “Tampoco existe el más mínimo rastro, ni arqueológico, ni etnográfico, de este tipo de barcas en el occidente africano. Lo que podría sugerir que estamos ante una creación propiamente aborigen, utilizando tal vez pieles curtidas e impermeabilizadas de las cabras, que tan abundantes eran en la cabaña ganadera de todas las islas”.

En su visita a El Museo Canario, por cierto, no pasó por alto el ataúd excavado en el tronco de un *Pinus canariensis* de la necrópolis del Maizep de Abajo (Agaete), que pudo observar en una de las vitrinas. “A ojo desnudo, presentaba las mismas estrategias operativas para la construcción que todas las canoas monóxilas que conocemos desde el mesolítico y que en muchos entornos geográficos siguen utilizándose en la actualidad. Su amortización definitiva como ataúd es perfectamente compatible con una utilización primigenia como canoa”.

Pero confirmar “un diagnóstico

definitivo de esta eventual canoa-sarcófago debería ser sometida a un minucioso estudio”, advierte.

Es algo que sí ha hecho, años después, la antracóloga **Paloma Vidal Matutano**. “El proceso de manufacturación que presenta es parecido al de una piragua neolítica, vaciando el tronco del árbol”, responde preguntada por *Pellagofio*. “Sin embargo, el acabado presenta una menor inversión



Grabado en Tenerife de una barca de varillas forrada con piel. Arriba, F. Peraza y su barca de drago. | REVISTA SAGVNTVM/ARCHIVO F.P.

de esfuerzo que el que se puede observar en las piraguas. Además, el ataúd de Agaete presenta una particularidad relevante: estaba asociado a una tapa. Dicho elemento de cubrición no es más que la sección tangencial del tronco, extraída en primer lugar (probablemente mediante cuñas de madera) para posteriormente comenzar con el vaciado del tronco”.

En su opinión, “a pesar de que no podemos descartar un posible uso como embarcación, previamente a su amortización como ataúd, es una cuestión difícil de determinar. Ciertamente es que en el análisis de maderas desecadas que estamos llevando a cabo en El Museo Canario hemos detectado, mediante la combinación de la tafonomía antracológica junto con la arqueobotánica, posibles evidencias de reutilización de maderas como tablones funerarios”.

En el caso del ataúd de Agaete se inclina “por pensar que su fabricación estuvo ligada al propósito de servir como ataúd. De lo contrario, no tendría sentido la presencia de la cobertura del ataúd, que encaja con la obertura que presenta”.

El grabado de una barca de varillas forrada en piel en Tenerife sugiere una creación aborigen, pues no existe en el occidente africano ni europeo

ron corresponder a barcas indígenas. Entre ellas, se detiene a analizar los grabados como el grafito barquiforme en el barranco de Adonai (en Tenerife), “cuya ejecución tiene elementos que permiten sugerir que nos encontramos ante una barca de varillas forrada con piel”, dice.

“Un problema irresoluble por el momento es su cronología. El lugar donde ha aparecido carece de contexto que

barcaciones. Sin embargo, cuando las dataciones absolutas empiezan a reflejar que el poblamiento fue más reciente en el tiempo, a partir de mediados del primer milenio antes de la Era, una buena parte de la comunidad científica considera que los primeros pobladores fueron traídos a las islas por pueblos navegantes como los púnicos o los romanos. Se plantea como hipótesis el desconocimiento de la navegación por parte de los indígenas canarios.

Si comparamos el caso canario con el del poblamiento humano de otros archipiélagos del planeta, en donde las comunidades indígenas conocían el arte de navegar, quizás deberíamos cuestionar este enfoque. Es decir, ¿desconocían los indígenas canarios la navegación desde el momento de la arribada a las islas o bien fue un conocimiento que se perdió con el tiempo, por causas que aún no hemos podido clarificar? ¿Qué sector de la sociedad indígena conocía el arte de navegar? ¿Era una práctica común? Las evidencias arqueológi-

cas disponibles aún no permiten avanzar al respecto.

Las fuentes escritas, sin embargo, a pesar de lo parcas que son en información al respecto, ofrecen algunos datos interesantes. Está el caso de la obra de Leonardo Torriani, quien a finales del siglo XVI habla de la existencia de barcos de árbol de drago de factura indígena, o la referencia también a una barca de drago, que figura recogida en un documento de obligación realizado en Tenerife, en 1525. Sobre estos aspectos ha escrito un artículo recientemente Francisco García Talavera.

Si comparamos Canarias con el poblamiento humano de otros archipiélagos cuyos indígenas conocían el arte de navegar, quizás deberíamos cuestionar este enfoque

PARADIGMAS CIENTÍFICOS VS. FUENTES ESCRITAS



JOSÉ FARRUJIA
PROFESOR UNIV. DE LA LAGUNA

El estudio del primer poblamiento humano de Canarias ha girado básicamente en torno a algunas cuestiones, como son: el problema de la procedencia y la filiación cultural, el momento cronológico en que se produce la llegada y los medios náuticos para llegar a las islas.

En el caso concreto de la navega-

ción, la propia historia de la investigación refleja cómo la respuesta que se ha dado a este problema ha estado condicionada por los propios paradigmas científicos. Es decir, cuando se creía que los indígenas canarios llegaron a las islas durante el Neolítico, se daba por buena la hipótesis de una arribada autónoma, en pequeñas em-

el reportaje

PESCA E ICTIOFAUNA DE LA
ETAPA CANARIO-AMAZIGECARMEN GLORIA RODRÍGUEZ
DIRECTORA MUSEO CUEVA PINTADA

Los estudios de los restos de ictiofaunas arqueológicas recuperados en los yacimientos de Gran Canaria permiten acercarse a la práctica de la pesca entre la población canario-amazige que en ella habitó y ofrecen datos de interés vinculados al siempre controvertido asunto de la navegación en estas sociedades.

Las especies ícticas que hasta ahora se han determinado en los contextos arqueológicos precoloniales fueron

capturadas en los entornos litorales y, en su gran mayoría, están relacionadas con los sustratos rocosos. En definitiva, un conjunto de especies bentónicas que no requerían el uso de embarcaciones para su captura (viejas, sargos, morenas, salemas, abadejos). Incluso, las pocas especies pelágicas determinadas (sardinias, longorones, chicharros, palometas, pejerrey) se acercan también a la costa. Además, las estimaciones de las tallas de los

ejemplares cuyos elementos óseos se incorporaron al registro arqueológico, no hacen sino confirmar esta apreciación (por ejemplo, las sardinias *Sardina pilchardus* determinadas en el yacimiento Cueva Pintada son de pequeña talla; sabemos que los bancos de estos ejemplares se acercan a la costa; la pesca resultaba exitosa, si, tal y como comentan los textos del siglo XV, se empleaban estrategias comunitarias al echar las redes desde las playas).

Así, los estudios arqueológicos no parecen apuntar al empleo de embarcaciones que pudieran permitir la ampliación de las especies consumidas por quienes habitaron esta isla antes del s. XIV. Resulta, además, elocuente que una vez que en los niveles arqueológicos empiezan a menudear los repertorios coloniales (cerámicas, metales, vidrios) también hay un cambio en la composición íctica, pues aparecen tallas considerables de ejemplares que, hasta ese momento, eran capturados pero con un rango de longitudes menor (sama de pluma).

¿Se navegaba en estas costas antes de la llegada de las embarcaciones que empezaron a frecuentar las aguas de Canarias en el s. XIV? Es curioso que esta pregunta no ten-

ga aún una respuesta contundente, quizás debido al estrecho vínculo de hombres y mujeres de la isla con el medio marino; así lo pone de manifiesto tanto la arqueología como las fuentes escritas contemporáneas a la

La posibilidad de adentrarse con una balsa algunas decenas de metros fue, sin duda, posible para estas gentes, pero ¿es lícito hablar de navegación?

“reinención” de Canarias en la Baja Edad Media: las manifestaciones lúdicas, la explotación de los recursos que brinda el litoral, las prácticas de carácter propicia-

torio... En este contexto, la posibilidad de alcanzar una baja con algún genero de balsa, adentrarse algunas decenas de metros en las aguas tranquilas del Atlántico... fue, sin duda, posible para estas gentes, pero ¿es lícito hablar de navegación en estos casos? Sinceramente, no parece pertinente.

VIAJES QUE EXPLICARÍAN
CERÁMICAS Y OBSIDIANASJORGE PAIS
DIRECTOR PARQ. ARQUEOL. BELMACO

La navegación entre islas en el archipiélago canario es un tema problemático y complejo sobre el que se han vertido infinidad de opiniones, la mayoría de las veces muy encontradas. Es cierto que no existen vestigios arqueológicos que avalen este tipo de viajes y, aunque no se pueda hablar de conexiones constantes y programadas, sí es muy posible que, en determinadas épocas del año, coincidiendo con el buen tiempo y las calmas de septiembre, un reducido número de personas de una isla pudiese

arribar a las otras más próximas.

En este sentido, en Benahoare contamos con una serie de apéndices y vertederos, de las fases cerámicas más antiguas, que recuerdan poderosamente a las que nos encontramos en Tenerife. Así mismo, en los últimos años se han descubierto núcleos de obsidiana, de gran tamaño y calidad, que no tienen nada que ver con las delgadas y quebradizas vetas que aparecen en Benahoare. Una posible explicación es que pudieran provenir de los afloramientos de las Cañadas del Teide.

SIN RASTRO DE BARCOS,
TODAVÍA NOS QUEDA EL ADNMARCOS MORENO
GERENTE TIBICENA ARQUEOLOGÍA SL

Se hace difícil pensar que los aborígenes canarios no navegaban entre las islas. Esto conllevaría que estamos ante el único archipiélago del mundo donde no hay navegación entre sus islas, existiendo intervisibilidad entre las mismas.

Por otro lado, redundo o se basa en la idea de que cada isla fue colonizada de forma independiente. Desde una postura lógica esto no parece mantenerse, si bien es cierto que no existen restos arqueológicos que permitan

mantener el contacto entre las diferentes islas, más allá de las referencias escritas en las fuentes etnohistóricas.

Quizás este panorama cambie en breve. Los estudios de ADN, así como la reinterpretación del registro arqueológico (sobre todo en Gran Canaria) sugieren que quizás debemos matizar el concepto de aislamiento insular. Por lo que a la navegación se refiere, es evidente al menos para llegar. Pero volvemos a la pregunta inicial: y si eso es así, ¿dónde están los barcos?

¿ISLEÑOS SIN NAVEGACIÓN?

JAVIER VELASCO
INSPECTOR PATRIMONIO HISTÓRICO

Como otras muchas preguntas sobre nuestro pasado más remoto, saber si los antiguos canarios conocían o no las artes de navegación es un interrogante difícil de contestar de forma rotunda. A la parquedad de datos que aportan algunas fuentes narrativas –el barco de drago de Torriani, por ejemplo– se suma que es una materia con serios problemas para ser probada desde el punto de vista arqueológico.

Hemos avanzado poco siguiendo la vía argumental de que los canarios tenían los conocimientos para fabricar elementos equiparables a una embarcación, dominaban el trabajo de la madera o que ciertos componentes del registro funerario pudieran asimilarse a sencillas embarcaciones. Proponer cualquier respuesta sobre qué tipo de naves emplearían, cómo las desplazarían y qué clase de navegación practicarían es entrar en el mundo de la especulación.

En este sentido podemos plantear, incluso, que la fabricación de algún elemento flotante y que esporádicamente hubiera sido usado por estas poblaciones está muy lejos de equipararse a lo que son conocimientos sobre navegación (un elenco complejo de saberes y tecnología que va bastante más allá).

Preguntas sin respuesta

Si estas gentes llegaron del norte de África por sus propios medios: ¿olvidaron los conocimientos náuticos? ¿Por qué? ¿Quizá por las dificultades de navegación entre islas o las que entraña volver al continente? ¿Miedo, tabúes? ¿O simplemente porque llegaron por fortuna en frágiles elementos flotantes? Aún no hay respuesta.

La explicación era más sencilla si se aceptaba que fueron traídos por pueblos navegantes, lo que justificaría que no hubieran practicado aquí las habilidades marineras, pues a priori no las utilizaban en sus lugares de origen. Tampoco hay una respuesta definitiva. Y sea como fuere, en más de un milenio viviendo en este lugar rodeado por el océano, ¿no intentaron desarrollar esta tecnología en unas islas con una fuerte intervisibilidad?, ¿se resistieron a explorar?

Aunque en los últimos años se ha avanzado en la preci-

sión del origen geográfico y la cronología de los primeros pobladores del archipiélago, poco hemos progresado en el conocimiento de los medios que pudieron emplearse para ello. Tampoco hemos tenido demasiada suerte volviendo la mirada al continente, pues no abunda la información que ayude a esclarecer esta cuestión.

A día de hoy el establecimiento de población permanente en Gran Canaria no puede remontarse más allá del siglo III d.C. y los asentamientos más antiguos se localizan en las medianías y la cumbre de la isla (Acusa, Bentayga, Fortaleza, Angostura). Todo apunta a que estas poblaciones norteafricanas se asentaron precisamente en aquellos territorios más semejantes a los de sus eventuales lugares de origen.

Ello no quita que, en Gran Canaria o en cualquier otra isla, pudiera haberse empleado esporádicamente algún elemento

Pudieron haber empleado alguna embarcación como a la que alude Torriani, pero no debió ser una práctica cotidiana; no hay huella material de su empleo

flotante semejante al de algunas descripciones del siglo XIX e incluso fabricado una embarcación monóxila como a la que alude Torriani. De haber sido así, no

debió ser una práctica importante en su cotidianidad, sobre todo en aquellas estrategias de explotación del mar que les garantizaron su supervivencia. Pudieron conocer la navegación, al menos durante un tiempo, pero no hay huella material de su empleo.

Más información, en pellagofio.es

gastroclub

VINOS QUE DISTINGUEN A CANARIAS | NATURALES MARZAGANA ELEMENTALES

Y. MILLARES

"Yo sólo dejo que el vino se haga solo, en reposo en la bodega sin ninguna prisa", explica tras vendimiar y llevar a bodega 1.031 kilos de uva albillo criollo. Todo empezó en 2012, cuando entró de medianero en una finca de viña en Los Gómez (valle de La Orotava). "Yo no tenía ni idea. Empezamos a vivir allí y apareció un señor mayor que me enseñó a trabajar de la manera que se trabajaba antiguamente sin pesticidas ni nada. Entonces empecé a trabajar como se hacía antes y me puse a hacer vinos".

No habían pasado cuatro años cuando le surgió la oportunidad de arrendar una finca de viña cercana, La Marzagana, en La Perdoma. Auto-didacta con muchas ganas de aprender y, sobre todo, de hacer las cosas de otra manera (y más saludable) incluso la agricultura ecológica se le hizo poco. "Yo he ido más lejos aún con la agricultura biodinámica".

Prácticas biodinámicas

Lo primero que hizo fue recuperar los suelos de una viña cultivada por métodos convencionales, aplicando las prácticas de la agricultura biodinámica, en este caso "unos preparados que se llaman Maria Thun para desintoxicar el suelo de pesticidas como el glifosato. En la viña, las hierbas te indican las carencias que tiene el suelo y esto estaba lleno de cenizo y ratonera. Ahora no, hay diversidad, hay equilibrio".

El abona sembrando leguminosas, gramíneas y crucíferas entre la viña, que después siega, momento en el que aplica el preparado 500P. "Enterramos unos cuernos en invierno llenos con moñiga de vaca y cuando lo sacas es humus enriquecido. Lo aplicas y ves a los pocos meses la diferencia de color de los suelos, con más raíces, más húmedo: huele a suelo".

La agricultura biodinámica es una marca registrada gestionada por la empresa Demeter International, que proporciona los preparados (para limpiar suelos o combatir las plagas, por ejemplo) y certifica las buenas prácticas en esta modalidad de cultivo y tratamientos.

"Nos apoyamos mucho en infusiones de plantas que dan vitalidad a la viña, para que no le entren enfermedades: cola de caballo, ortiga, mielenrama, manzanilla", explica. "Aparte de todo eso, trabajamos según los ritmos de la luna".

Pablo Alonso y Eva Parga, investigadores del CSIC en La Laguna, colaboran con él interesados en la elaboración y análisis de sus vinos naturales. "Científicamente no se ha demostrado que la biodinámica sea superior a la ecológica. Añaden unos preparados, en los que creas o no, pero son muy buenos para el suelo: le aportan microbiología, le aportan vida. A cada enemigo que la naturaleza te pone, la biodinámica le da una respuesta natural", explica Alonso.



En 2020 Claudio Miguel va a realizar una experiencia de vino natural tipo 'orange' en tinaja. Aquí lleva uvas blancas a macerar al pie de cuba. | TATO GONÇALVES

En muy pocos años Claudio Miguel ha pasado de no saber de viña a convertirse en un pionero del cultivo biodinámico de la viña y de la elaboración de vinos naturales en Canarias, elaboración que resume en "una frase de Jules Chauvet, el padre de los vinos naturales: cuanto menos toques el vino mejor".

VIÑAS MÁS QUE ECOLÓGICAS, VINOS MÁS QUE BIODINÁMICOS

MARZAGANA TINTO JOVEN**MINERAL, EQUILIBRADO Y
MUY AMABLE**

Para el sumiller **Mario Reyes**, "huele a los vinos que se hacían antes en Canarias, pero con los conocimientos de hoy: hierba seca, tierra mojada (un poco en la línea del estiercol, pero no desagradable). Con reducción típica de la listán y del *terroir* (aromas de un entorno agrícola), necesita aireación y aparece su carácter mineral. La clave de estos vinos es la boca. Hecho para beberse, muy armónico y perfectamente equilibrado, tiene acidez y madurez. Sabe a fruta. Sabroso; al no trabajar la parte química, notas el tanino, es el típico vino muy amable".

Bodega: Claudio L. Miguel Lorenzo. / **Tinto natural de uvas** listán negro 90% y castellana 10%. / **Finca:** La Marzagana (La Orotava). / **Añada:** 2019. / **Graduación:** 12,5°.

**MARZAGANA TINTO CRIANZA****NARIZ AGRADABLE,
NERVIO Y FRUTA EN BOCA**

Más abierto aromáticamente que el tinto joven, "es un vino que da gusto oler; balsámico, con un punto ácido agradable de zumo de fruta y un fondo de madera de bosque, de hojas secas. Mucho equilibrio en boca; hay volumen y no se nota la graduación alcohólica. Es uno de esos vinos que una noche cenando en casa se te hace poco una botella. Un vino agradableísimo", destaca **Mario Reyes**. Para el también sumiller **Daniel Ramos**, tiene "mucho nervio, intensidad, fruta. Me gusta mucho. También se le nota un toquito de piel de naranja amarga, propia de este estilo de vino".

Bodega: Claudio L. Miguel. / **Tinto natural** 12 meses en bodega de castaño de uvas listán negro 60% y castellana 40%. / **Finca:** La Marzagana. / **Añada:** 2019. / **Graduación:** 14°.



MUCHO VINO ES POCO TINO, LA MODERACIÓN ES MEJOR OPCIÓN



COME CON CIENCIA
LLUÍS SERRA MAJEM*

El vino y su relación con la alimentación y la salud han generado una increíble cornucopia de literatura, más o menos digna. El vino (o los vinos, dada su gran variedad) puede considerarse un alimento (la Ley de la Viña y del Vino define el vino como alimento natural obtenido exclusivamente por fermentación alcohólica, total o parcial, de uva fresca, estrujada o no, o de mosto de uva) muy importante de la dieta mediterránea. Otras dietas como la japonesa tienen el sake, la atlántica la ginebra o el ron y la centro-europea y anglosajona la cerveza, por citar algunos ejemplos.

El vino contiene agua, alcohol, azúcares, ácidos orgánicos (tartárico, málico, galacturónico, cítrico, fumárico, gálico), sales minerales, polifenoles (como el famoso resveratrol, catequinas, quercetinas) y otros compuestos orgánicos como los hexenoles. También contiene sustancias procedentes del metabolismo de las bacterias como el glucano.

El vino tinto contiene diez veces más compuestos polifenólicos -que confieren al vino sus propiedades saludables- que el vino blanco. Pero, a diferencia de lo que sucede con cualquier alimento procesado y envasado, **al vino no se le exige ni la descripción de su composición** (aparte de la uva, se le añaden muchos otros ingredientes como sulfitos, gelatinas, clara de huevo, cola de pescado, proteínas de guisante o de papa, bentoina, goma arábiga, alguno de los cuáles se retiran posteriormente), ni su análisis nutricional (kilocalorías, hidratos de carbono), tan solo su graduación alcohólica y su denominación de origen, si la tiene.

En Canarias el vino **lo trajeron los europeos en el siglo XV** (los portugueses a Tenerife, los ingleses a El Hierro y los franceses a Lanzarote), experimentando un apogeo y una gran proyección en el siglo XVI, para decaer en el

siglo XVII y no volver a renacer hasta finales del siglo XX. Hoy representa un sector en auge y muy apreciado.

En los países mediterráneos, el consumo de bebida alcohólica de elección es el vino y, más recientemente, **también el de cerveza** (más propio de la cultura germánica y anglosajona). En general, y a pesar del botellón muy típico entre algunos jóvenes, el consumo moderado y responsable está haciendo adeptos en nuestro país. Aunque todavía hay que lamentar una significativa tasa de alcoholismo y una ingesta excesiva, lo cierto es que el consumo de riesgo en nuestro país está, según un estudio del Centro Nacional de Epidemiología del Instituto de Salud Carlos III, en franco declive.

El consumo de vino en España se

produce fundamentalmente en el hogar (76%), a diferencia de otras bebidas alcohólicas de mayor graduación, pero el consumo fuera del mismo lo pagamos mucho más caro, siendo el gasto per cápita de vino parejo dentro y fuera del hogar.

Yo creo que lo que nuestros lectores quieren saber hoy es: **¿Es sano beber una o dos copas de vino al día?** Mi respuesta es: **la salud no debería ser un motivo para empezar a beber.** Pero un consumo moderado de vino en las comidas (un máximo de una o

dos copas de vino al día en las mujeres, y no más de dos o tres en los varones) no sólo no tiene efectos perjudiciales para la salud, sino que incluso **tiene efectos beneficiosos**. Sobre todo, en mayores de 40 años. Si bien antes de esa edad es importante también apren-

Según la Dra. Trichopoulou, madre científica de la dieta mediterránea, el consumo moderado de vino representa casi el 25% de los beneficios de esta dieta

der a beber de forma moderada y ocasional, lo recomendable sería que los jóvenes bebieran el mínimo alcohol posible. Hay que prohibir los botellones y luchar contra el alcoholismo, pero esto no se consigue con una ley seca.

Muchísima literatura científica de gran calidad avala los beneficios del consumo moderado de vino. **Existe, no obstante, alguna publicación reciente que lo ha puesto en duda**, aunque, en realidad, estudiaba el efecto de las bebidas alcohólicas en general, no sólo del vino, y no tenía en cuenta a los pacientes a los que se prescribía no beber por motivos médicos, ni tampoco el hecho de que la gente suele ocultar o infradeclarar el consumo de bebidas alcohólicas.

Hay **personas que no son capaces de moderar el consumo, posiblemente por algunos rasgos adictivos** de su carácter y por una experiencia inadecuada y muy precoz con el alcohol. El ser capaz de moderar el consumo de vino, incluso

sin beberlo todos los días, indica también unas ciertas cualidades en el carácter y un estilo de vida frugal y contenido muy beneficiosos en general para la longevidad.

Según un estudio de la Dra. Antonia Trichopoulou, considerada la madre científica de la dieta mediterránea, el consumo moderado de vino representa casi el 25% de los benefi-

cios totales de esta dieta tan saludable y referencia en el mundo entero. El resto se debe a sus otros componentes: aceite de oliva, frutas, verduras y hortalizas, pescado, poca carne roja, frutos secos. Un estudio reciente de la Universidad de Maastricht, en Holanda, revela que **los consumidores moderados de un máximo de 1,5 copas de vino al día tienen más probabilidad de llegar a los 90 años** que los abstemios.

Es importante que el vino que elijamos nos agrade, que nos siente bien, que sea de nuestro entorno, a ser posible **ecológico, de agricultura biodinámica o incluso natural, y que contenga el mínimo número de ingredientes químicos** posibles. El vino no es sólo salud, el vino es cultura y patrimonio, es convivialidad, es entorno, medio rural, paisaje, y se asocia su consumo con un estilo alimentario y de vida más saludable y longevo.

El hecho de que en nuestro grupo de investigación hayamos publicado innumerables trabajos (independientes y nunca financiados por la industria del vino) acerca de los **beneficios del consumo moderado de vino para el corazón, la depresión, el deterioro cognitivo, la diabetes** u otras enfermedades no es un motivo para recomendar a la gente que empiece a beber. Pero sí que es un motivo para hacerlo con moderación, en las comidas, y no necesariamente todos los días. Por placer. Por gusto. Por cultura.

*Catedrático de Medicina Preventiva y Salud Pública (ULPGC).



Vendimia en la finca La Marzagana (valle de La Orotava), con viña de agricultura biodinámica. | YURI MILLARES



pellagofio

INVESTIGA Y DIVULGA SUPLEMENTO

RECUERDA, búscanos el primer
MIÉRCOLES de CADA MES



cita con Canarias

YURI MILLARES

Con unas 60 traducciones en su haber, agrupadas en 25 libros que él mismo se autoedita, "es el traductor más prolífico de Canarias", en palabras de Marcos Sarmiento en su reciente *Historia de la traducción y de la interpretación en Canarias*. Con 81 años recién cumplidos, Delgado se inició en la lectura desde niño gracias a la biblioteca de un tío político que incluía libros prohibidos por el franquismo. Tras realizar el servicio militar en Madrid se va a trabajar a Barcelona. De vuelta a Canarias entra a trabajar en hostelería y la necesidad del aprendizaje de idiomas lo lleva a su verdadera pasión: la lectura y traducción de libros de viajes.

— **Tenía interés por conocer su trayectoria. ¿Cómo empezó?**

— Cuando me cansé de estar en Barcelona, donde estuve tres años, vine a Tenerife y empecé a trabajar en hostelería, pero en una oficina llevando los pagos. Vi que donde mejor se trabajaba y donde más dinero se ganaba era en recepción. Como tenía que aprender algún idioma para estar en recepción, pues me fui a Inglaterra.

— **¿Hasta ese momento no sabía idiomas?**

— No. Bueno, sabía catalán, pero no tenía ninguna utilidad en este caso. La empresa con la que trabajaba aquí me consiguió trabajo en la oficina de un hotel en Manchester... sin saber

José Antonio Delgado
TRADUCTOR DE CIENTÍFICOS Y EXPLORADORES

"SÉ QUE EXISTE UN MANUSCRITO DE LA CONQUISTA DE TENERIFE, PERO TODAVÍA NO LO HE ENCONTRADO"

inglés.

— **¿Y cómo se las apañó?**

— Aprendí algo antes de ir, pero me las apañaba de mala manera. Allí había dos que hablaban español (un belga y un mallorquín) que me traducían. A la vuelta seguí en el mismo trabajo, porque me fui con seis meses de excedencia, pero como vi que esos seis meses fueron insuficientes para aprender inglés decidí volver a Inglaterra. Esta vez me fui por mi cuenta, porque no me querían dar otra ex-

cedencia. Estuve en Londres seis meses. Cuando volví a Tenerife estuve trabajando en el Puerto de La Cruz, después en Los Gigantes (no existía Playa de las Américas ni Costa Adeje ni todo eso, que ha sido una burrada). También estuve en Gran Canaria, de primer recepcionista en el hotel Parque Tropical en Playa del Inglés. De allí me fui a Ten Bel, una urbanización del sur de Tenerife donde me ascendieron a jefe de recepción de la recepción central. Pero allí iba turismo belga y se hablaba francés mayoritariamente, así que tuve que aprender francés.

— **Otra vez a viajar.**

— Ahorré dinero, porque en recepción se ganaba bastante bien, y me pasé cuatro meses en París estudiando: tres meses en la Universidad de La Sorbona y otro en el Liceo Francés. También me fui a Alemania cuatro meses, pero no congeniaba mucho con los alemanes... y el idioma es mucho más complicado. Después de aquello he vuelto a París un montón de veces. París me cambió la vida totalmente.

— **¿Por lo que aprendió, por lo que vivió?**

— Por lo que viví. Yo, en realidad, había empezado a leer a los cuatro años.

— **Muy temprano.**

— Sí. Tenía un tío político con una biblioteca bastante grande y, precisamente, libros que estaban prohibidos por el franquismo. Y él era militar. Por los libros que tenía me parece que no era fascista, pero como el Movimiento lo cogió aquí no le quedó otra. Nos prestaba los libros y leíamos mi hermano mayor y yo. Principalmente, literatura francesa, que para mí era la mejor (Victor Hugo tuvo una gran influencia sobre mí). Española también, pero menos.

— **Y en París se vio inmerso en lo que había leído...**

— En hostelería todas las noches salíamos de ligue. Pero en París recobré el espíritu que tenía, con 20 años, de hacer algo. Por eso digo que París me cambió la vida. Hoy en día no bebo. Cuando regresé a Tenerife me presentaron a Hupalupa [seudónimo de Hermógenes Afonso, historiador y político independentista]. Como estaba recién vuelto de París y tenía el francés fresco, me dijo de traducir el libro de René Verneau [*Cinco años de estancia en las Islas Canarias*]. Fui al Centro de la Cultura Popular Canaria que me propuso publicarlo en capítulos, pero yo no estaba de acuerdo. Se lo propuse a otra empresa y me pidió un millón de pesetas. Al final

me dije "mira, lo edito por mi cuenta" y me fui a Madrid.

— **¿Fue a partir de ahí que empezó a traducir y editar?**

— Así empecé. Encontré dos libritos, *Viaje a la isla de Tenerife* [1796] de André-Pierre Ledru y *Una excursión a las islas Canarias* [1884] de Adolphe Coquet, que vino a hacer una sepultura masónica en La Orotava.

— **¿Siempre libros antiguos que va encontrando en bibliotecas?**

— Sí. He estado en la Biblioteca Nacio-

nal de Francia y en la Biblioteca Británica.

— **¿Qué tesoro en forma de libro, suponiendo que exista, le gustaría encontrar?**

— El manuscrito de la conquista de Tenerife. Que existe, pero no sé dónde está. Lo estuve buscando en la Biblioteca Nacional en Madrid y en la biblioteca de El Escorial.

— **Terminamos: un recuerdo dulce.**

— Para mí París fue un renacimiento, como ya dije, pero también es verdad que cuando fui a Cataluña aprendí muchas cosas: salí de un pueblo como La Orotava donde no había sino la Acción Católica y la Falange y llegué a una ciudad como Sabadell, con un gran ambiente y muchos amigos antifascistas que no estaban de acuerdo con el régimen.

La entrevista tiene continuación en **pellagofio.es**



OJO DE PEZ
YURI MILLARES

EL CINE Y LA EXPRESIÓN 'FUCK'

Antes de ir a la Península y abrir horizontes, a principios de los años 60, José Antonio no tenía otra cosa que hacer en La Orotava que jugar al parchís en el local de Acción Católica o ir al cine: "Así era yo un gran aficionado al cine y lo sigo siendo". Ahora lo ve en versión original, aunque no dejan de indignarle las traducciones, como *fuck* (joder) por "maldito". "¡Eso no es una traducción!"