



# *EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVI*

## *THE HARBOUR OF SANTA CRUZ DE TENERIFE IN THE FIRST HALF OF XVI<sup>TH</sup> CENTURY*

**Alberto García Montes de Oca\***

**Cómo citar este artículo/Citation:** García Montes de Oca, A. (2021). El Puerto de Santa Cruz de Tenerife en la primera mitad del siglo XVI. *XXIV Coloquio de Historia Canario-Americana* (2020), XXIV-047. <http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/CHCA/article/view/10661>

**Resumen:** Desde su fundación en 1494, el Puerto de Santa Cruz ha sido el primer núcleo de tráfico marítimo de la Isla de Tenerife. Aunque los puertos de Garachico y de La Orotava o Puerto de la Cruz, hayan sido de suma importancia también en el comercio exterior, Santa Cruz, como Puerto Real de Tenerife, y asociado a la Ciudad, San Cristóbal, fue durante la primera mitad de la Edad Moderna el principal enclave comercial de la Corona Castellana en la Isla, y desde principios del siglo XVIII, principal puerto en general. Desde sus inicios, los navíos y convoyes fletados por Castilla rumbo a América, pasaban principalmente por los Puertos Reales de Canarias: Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de La Palma.

**Palabras Clave:** Puerto real, Tenerife, comercio, Corona Castellana, Magallanes, Elcano, Carlos I.

**Abstract:** Since its foundation in 1494, the Harbour of Santa Cruz have been the main maritime trade place in the Island of Tenerife. The harbours of Garachico and La Orotava or Puerto de la Cruz, have been essential in foreign trade too, but Santa Cruz, as the Royal Harbour of Tenerife, and linked to the city, San Cristóbal, during the first half of the Modern Age, was the main trade location of Castillian Crown in the Island, and since the beginings of the XVIII<sup>th</sup> Century, main harbour in general. Since its beginings, ships and fleets of Castille in the route to America, stopped mainly in the Royal Harbours of the Canary Islands: Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife and Santa Cruz de La Palma.

**Keywords:** Royal harbour, Tenerife, trade, Castillian Crown, Magallanes, Elcano, Charles the I<sup>st</sup>.

SANTA CRUZ DE TENERIFE<sup>1</sup>

### *Fundación*

Mucho se ha escrito sobre este tema, por lo que no entraré a desarrollarlo en profundidad, mas, sí es relevante dar unas nociones enfocadas al lector que no esté familiarizado con el tema.

Si bien ya había contactos previos entre las poblaciones europeas y castellanas con las

---

\*Historiador, arqueólogo, investigador, vicepresidente de SONARS- Asociación Nacional de Arqueología Subacuática. Director del departamento de PCS del Comité Científico de FEDECAS. Santa Cruz de Tenerife. España. Correo electrónico: [albertogmdo@gmail.com](mailto:albertogmdo@gmail.com)

<sup>1</sup> A mis Padres y a Érica, con todo mi Amor.



poblaciones aborígenes de Tenerife, es en mayo de 1494, tradicionalmente el día tres, el momento en el que se funda el campamento de Alonso Fernández de Lugo en el que sería lugar, villa y muy posteriormente, ciudad de Santa Cruz, junto al Barranco de Añazo, conocido como Barranco de las Carnicerías, o como Barranco de Santos.<sup>2</sup>

Junto al campamento, varias secciones de la costa eran idóneas para la comunicación con el mar, ya fuere para avituallarse o como vía de escape. En una de ellas, la desembocadura del Barranquillo del Aceite, se estableció el primer varadero del lugar, y en su entorno, el primer fondeadero, en un entorno sedimentario entre dos lenguas de basalto que se adentraban en el agua. Sobre la lengua inmediatamente al Norte, se construyó en 1513 el baluarte, y posteriormente, a partir de 1553, la primera fortaleza de Tenerife.

El objetivo de la fundación del campamento en el emplazamiento, fue establecer un enclave defendible para la conquista de la Isla, en el que parece ser que en la época fue el límite Norte del Menceyato de *Guymar*, del denominado bando de paces de la Tenerife, guanches con mayor contacto con los europeos y no opositores a la conquista. Desde el campamento se harían las incursiones hacia el Noroeste, perdiendo los castellanos en Acentejo, retirándose, y volviendo con refuerzos a finales de 1495 y en 1496. Tras la Batalla de Agüere, en las proximidades no inmediatas de la laguna de dicho valle, se fundaría en 1496, muy posiblemente el día del *Corpus Christi* de ese año, en torno a principios de junio,<sup>3</sup> en el lugar más fácilmente defendible del entorno, sobre una protuberancia de roca, donde se estableció otro campamento. La Ciudad de San Cristóbal, se consagró en la ubicación actual del entorno de la Concepción de La Laguna, que estaba precisamente, junto a dicha laguna.

Ese mismo año terminó la conquista de Tenerife y se anexionó a la Corona Castellana. El puerto o fondeadero del lugar<sup>4</sup> de Santa Cruz fue el primer puerto constituido para las comunicaciones de la Isla, en especial, la Ciudad. Posteriormente, conforme se adscribía nueva población a la Isla, en gran parte familias de aquellos que participaron en la conquista, se habilitaron puertos en la Orotava y Garachico, siendo los promotores de este último y del núcleo poblacional y comercial asociado, la familia de ascendencia genovesa Aponte. Desde principios del siglo XVI, en las datas de repartimiento, Santa Cruz ya aparece designado como Puerto Real y, por lo tanto, puerto de carácter oficial por el pasarían los navíos y flotas destinadas principalmente a cruzar el Atlántico.

### *Desarrollo urbanístico del lugar en la primera mitad del siglo XVI*

El núcleo urbano de Santa Cruz parece haberse desarrollado paralelamente<sup>5</sup> a partir de lo que hemos interpretado como posada y edificios con comercios asociados aledaños a la costa por un lado, y el núcleo poblacional, junto a éste y sobre la Calle Real por otro. La Iglesia de la Concepción, ubicada en el entorno actual del campanario y edificio occidental de la misma,

---

<sup>2</sup> Denominado por la cercanía de la vivienda de Diego Santos, comerciante y esclavista, con residencia en Tenerife. Esta información parte del trabajo sobre los primeros 25 años de historia de Santa Cruz coordinado por Carlos Pallés Darías, en el que José Miguel Rodríguez Illescas y yo, colaboramos como historiadores. El trabajo contó con una exposición en abril-mayo de 2019, pero los resultados están aún por publicar.

<sup>3</sup> Estudios de Antonio Tejera Gaspar, apuntes de Arqueología Urbana, Máster de Arqueología ULL-ULPGC 2015-2017.

<sup>4</sup> Unidad territorial y administrativa más pequeña de aquel entonces.

<sup>5</sup> Con determinación de las viviendas y sus propietarios, partiendo del trabajo mencionado anteriormente. De su disposición exacta no daré información, puesto que el coordinador del trabajo no ha publicado todavía los resultados.

presume ser el entorno fundacional de Santa Cruz, al igual que en San Cristóbal de La Laguna, donde la advocación a la Virgen de la Concepción se adscribe también a la concepción y fundación de la ciudad.

El primer grupo de casas de Santa Cruz se disponía junto a la iglesia, inmediatamente al Noreste de ésta, habiendo desaparecido esta cuadra en la actualidad, siendo hoy un espacio adoquinado con árboles y bancos. A su Noroeste, la plaza del lugar, entendiéndose que era una extensión de tierra apisonada y tal vez con un empedrado, hoy correspondiente aproximadamente al espacio ajardinado vallado mal llamado Plaza de la Cruz del Montañés.

El grupo de casas que cerraba la plaza es el único grupo de edificios que conserva su planta sobre el terreno igual a cómo era en el siglo XVI. Éste, se extiende desde la Plaza, que está a su Sur, la Calle Real Nueva, de aproximadamente los años 50 del siglo XVI, y entonces espacio vacío, que sería hoy la Calle de La Candelaria a su Oeste y una altitud mínimamente mayor, y el Barranquillo del Aceite, inmediatamente a su Norte. A través del protocolo notarial de Francisco de Zambrana, de los años 60 del Siglo XVI, sabemos que al menos, algunos de los edificios tenían comercios en sus bajos y en las plantas altas, balcones sobrados.

Al Este de la iglesia se encontraban las casas del Gobernador en Santa Cruz, en el actual espacio de la sacristía de dicha iglesia. Frente a todo este grupo de edificios, al Este, cruzando la Calle Real, había una serie de viviendas y comercios, tal y cómo se ha comentado antes, aledaños al Barranquillo del Aceite, que se extendían hasta el Barranco de Añazo, al Sur, aproximadamente en una franja de 60 metros.

Una calle real es el paso de un camino real a través de una población, y lógicamente, ésta se encuentra bordeada por edificios y solares. Respecto a este primer grupo de residencias y edificios, fueron principalmente construidos sobre los solares concedidos a través de datas de repartimiento a diversas personas y familias que habían participado en la conquista. Aun así, hay que recordar que el territorio era amplio para la cantidad de población que había en un principio, por lo que a cada familia se les otorgó generalmente, propiedades en sendos lugares de la Isla, tanto para actividades agrícolas como económicas<sup>6</sup>. Hay que tener en cuenta, además, que Fernández de Lugo llevó forzosamente a sus expediciones al Occidente Sahariano a muchos pobladores de Santa Cruz, de las que muchos no volvieron.<sup>7</sup> Es por esto, que, en la segunda y tercera década del siglo XVI, Santa Cruz está casi despoblada, por lo que en muchas ocasiones se hace también difícil su defensa y el ensanche urbano.

Parece que es en los años 20 del siglo XVI cuando se otorgan nuevos repartimientos y se comienza a construir hacia el Oeste, en el entorno que posteriormente sería conocido como Calle de las Norias, entre el Camino Real que salía del lugar hacia la ciudad y el Barranco de Santos, y hacia la margen Sur de este mismo barranco, donde, por ejemplo, Diego Santos tenía su residencia, y al parecer desarrollaba su actividad económica.

Conforme el lugar crece, se va ocupando la margen Norte del Barranquillo del Aceite, y la Calle Real, que se prolongaba hasta la Ermita de Nuestra Señora de la Consolación, -en un principio a las afueras del núcleo urbano, desde donde continuaba el camino real hacia el Norte-, que quedó incluida en el contexto edilicio. Su ubicación no es exacta, pero muy aproximadamente se encontraría en el entorno al monumento del Triunfo a la Candelaria, lugar que parece que no se desacralizó al trasladarse la ermita en los años 70 del siglo XVI. Se

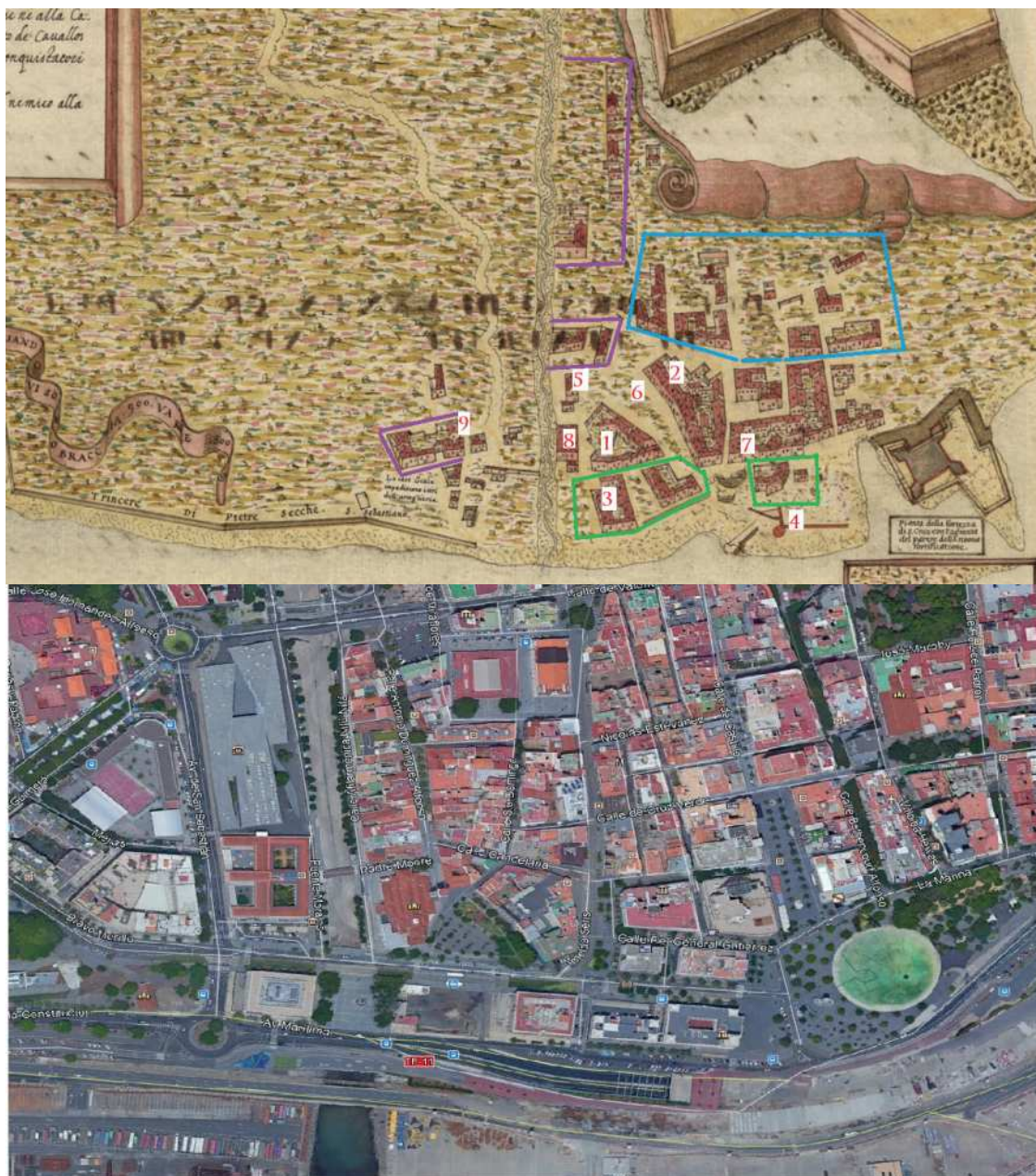
---

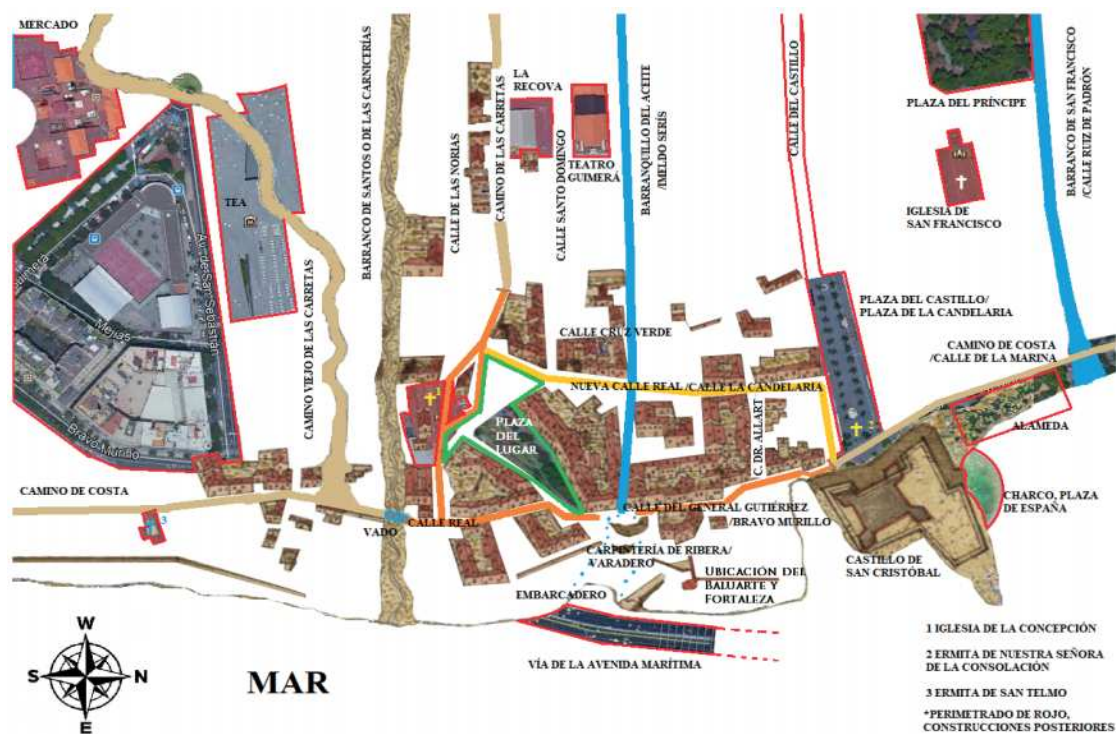
6 Véase por ejemplo que la familia Verde era propietaria del Valle de Tahodio o la familia Salazar, propietaria del Valle de San Andrés.

7 De hecho, esto aparece reflejado en los juicios hechos al Adelantado, cuyos documentos se encuentran transcritos en el apéndice documental II del volumen IV de las Actas del Cabildo de Tenerife, MARRERO, M; en SERRA RÁFOLS y ROSA OLIVERA (1970), pp. 265-290.

determina la ubicación confrontando la información contenida en los documentos relativos a la construcción de la fortaleza de Santa Cruz y del protocolo notarial de Francisco de Zambrana, escribano de su majestad en el lugar y puerto de Santa Cruz, al menos entre 1565 y 1569, quien por un breve periodo de tiempo parece que fue también alcalde del lugar. Hacia los años 50 se empieza a construir en la margen occidental de todo el lugar, originando la anteriormente mencionada Nueva Calle Real.

Hacia el Norte y el Este, se disponían almacenes de comerciantes y vecinos, donde no solo se ubicaban bienes para el comercio y avituallamiento de navíos, sino donde se guardaban los pertrechos de guerra.





**Figura 1.** Composición de 3 Imágenes. Arriba a la izquierda, plano de Santa Cruz por Leonardo Torriani 1588, extrapolable a la primera mitad del siglo XVI con indicación de: Comercios y almacenes en verde, ensanche aproximado de la década de 1520 en violeta, y ensanche posterior a 1550, en azul. Enumerados del 1 al 9, respectivamente están: 1.-Primer núcleo urbano, 2.- Segundo núcleo urbano, 3.-Casas, comercios y almacenes, 4.- Ubicación del baluarte y posterior fortaleza, 5.- Iglesia de la Concepción, 6.- Plaza del lugar, 7.- Almacenes y viviendas, 8.- Casas del Gobernador en Santa Cruz, 9.- Propiedades de Diego Santos. Arriba a la derecha, vista actual de la zona desde satélite, Google Earth. Abajo, interpolación de ambas planimetrías con relación de edificios, caminos, espacios y orografía. Elaboración por Alberto García Montes de Oca.

Durante esta primera mitad del siglo XVI, el grueso de los enfrentamientos y rapiñas en Santa Cruz, eran llevadas a cabo por corsarios franceses y piratas. El reinado de Carlos I, Carlos V como Emperador del Sacro Imperio, estuvo caracterizado en gran medida por sus pugnas de poder con Francisco I de Francia, por lo que, partiendo de las transcripciones de las actas del Cabildo, sabemos que gran parte de dichos navíos eran de origen galo.

Tras un largo debate sobre la construcción de una fortaleza o torre para defender el puerto, de la que se llegaron a tener las medidas y diseño en 1511, ésta no llegó a materializarse. Fue en 1513 cuando, por la falta de medios, y lo que entendemos también como falta de gente, se hizo el baluarte del puerto, que no era otra cosa que un aterrazamiento en la lengua de basalto inmediatamente al Norte del varadero del Barranquillo del Aceite, con una cubierta de sillería y mampuestos con argamasa en el frente y laterales para darle solidez y resistencia, sobre la que se dispusieron varios tiros de artillería. Parece que su mantenimiento era deficiente, y en 1543 fue cuando finalmente se restauró. Sobre su ubicación, una década después, se erigiría la primera fortaleza de Santa Cruz. A las espaldas del baluarte, había una serie de viviendas y almacenes que se desmantelaron desde 1553 para construir dicha fortaleza<sup>8</sup>.

En esa década también se construyó, en el camino de costa que iba hasta Caleta de Negros

<sup>8</sup> Todo esto lo pueden encontrar en las transcripciones relativas a la Fortaleza de Santa Cruz del número 202 de la Revista de Historia Canaria: GARCÍA MONTES DE OCA (2020), pp.431-460; y en el artículo referente al mismo tema, en el mismo número: GARCÍA MONTES DE OCA y RODRÍGUEZ ILLESCAS (2020), pp.13-30.

y Puerto Caballos, frente a las propiedades de Diego Santos, la Ermita de San Telmo, junto al paso que se formaba en la desembocadura del Barranco de las Carnicerías; corredor formado por la confluencia de sedimentos y cantos en la desembocadura, fijados por el cauce aluvial del barranco y las mareas. Sobre éste, que llamaban el Mar Paso, se formaría la marea que se conocería como Charco de la Casona, junto a las casas del Gobernador y la Concepción.

El fondeadero y puerto de Santa Cruz era todo el entorno exterior al mismo lugar y lenguas de basalto que se adentraban en el agua, tal y como se ve en el boceto de 1568 del alcaide de la Fortaleza, Juan Sánchez de Zambrana<sup>9</sup>, en el que proponía extender la plataforma de la fortaleza hacia el Este para cubrir las caletas inmediatas al Norte, ya que la artillería no podía dar cobertura hacia esa zona por la oclusión de la lengua de basalto sobre la que después se haría el Castillo de San Cristóbal. En este boceto, el fondeadero se señala como surgidero. Éste, debía de contar con entornos sedimentarios no agresivos para los cables de las anclas, y con roca viva para que éstas se fijasen con seguridad. Por lo tanto, el fondeadero de Santa Cruz en esta primera mitad del Siglo XVI se ciñe al espacio circundante del Baluarte, y en especial, en las zonas en las que podía recibir cobertura de la artillería de tierra.

Hasta 1547, el embarque y desembarque de personas y mercancías presúmese se hacía desde la caleta del Barranquillo del Aceite, en botes conocidos tradicionalmente como barquetas, y a partir de esa fecha, a través de la misma y del muelle recién edificado. Además, sabemos que, en esta caleta, varaban los barcos pesqueros locales, y se ubicaba una carpintería de ribera, tal y como se puede ver en el plano de Santa Cruz de Leonardo Torriani. De igual forma, parece que, en la conocida como Caleta de Blas Díaz, inmediatamente al Norte de la lengua de basalto donde se erigió el Baluarte, se ubicaba otra carpintería de ribera<sup>10</sup>.

### *La Navegación Costera, Navegación Transoceánica y Navegación en Conserva*

Las comunicaciones marítimas eran las más habituales para el transporte una vez se salía del entorno continental, sobre todo, si se debían de trasladar cargamentos pesados por zonas difícilmente transitables. Es, por lo tanto, la navegación de cabotaje el principal medio de transporte de mercancías y uno de los utilizados por el pasaje, para trasladarse o comerciar entre los diversos enclaves asociados a fondeaderos que jalonan las costas, en este caso, de Tenerife. Vemos que las prácticas marítimas no se ciñen a las grandes expediciones y rutas por las que Canarias es más conocida, como base en las rutas de las Indias del Mar Océano. La vida diaria, el comercio y el avituallamiento a través de las rutas de cabotaje es imprescindible y continuo.

Por otro lado, la ubicación de las Islas, en el marco de la corriente que va a América, las hace punto último de recalada de los navíos que allí se dirigen y parada de muchos de los que vuelven. Es por esto, que son tan codiciadas por las potencias extranjeras y por lo que la Corona Castellana tiene tanto recelo en mantenerlas. Además, las poblaciones locales, pese a las dificultades de la vida diaria, perciben ese amparo de la Corona, no solo por sus intereses económicos, sino por sus gentes. Las instituciones y administración castellanas fueron también constituidas en las Islas, y las de realengo, contaron desde 1564 y 1566 con Juzgados de Indias, entidades

---

9 GARCÍA MONTES DE OCA (2020).

10 Respecto a esto, algunos autores defendemos que puede haber habido cierta confusión respecto a la nomenclatura de la Caleta de Blas Díaz, ya que, en la ubicación señalada popularmente, es difícil construir una embarcación del tamaño que se dice que construyó dicho Blas Díaz, y que ésta podría ser la misma caleta del Barranquillo.

independientes y con designios similares a la Casa de Contratación de Sevilla. Además, los gravámenes, acuñación de moneda y premisas comerciales, eran distintas al general del resto de territorios. Sí es verdad que las principales mercancías con las que se comerciaba en los puertos isleños eran manufacturas, vino y aguardientes, pero también es verdad, que se comerciaba en un ambiente más laxo, o de descontrol también, con reinos dispares a la Corona. En cualquier caso, muchas veces se recibían permisos especiales por la corona para comerciar con productos sobre los que normalmente había restricciones.

El puerto de Santa Cruz es punto esencial para ambos tipos de navegación, tanto para las embarcaciones de cabotaje, que ‘centralizan’ un conjunto de bienes y personas en el núcleo portuario, que a su vez tiene asociados una serie de servicios, desde donde conectaban directa e indirectamente con los navíos que iban a las Españas y a América, haciendo posible que una red local transbordase en una red transoceánica y punto donde los productos eran aunados, o a través del que los productos entrantes eran redistribuidos.

El puerto contaba con guardia del puerto, y posteriormente con guardia de registro y almorjate, por lo que se establecían los gravámenes fiscales de Castilla y el nexos con la corona como puerto real de Tenerife, asociado a la Ciudad, quedaba marcado. Con la creación del Juzgado de Indias, ubicado en San Cristóbal, se afianzó más la relación administrativa con la corona y se dio autonomía a las instituciones locales. Posteriormente, se establecería en el puerto la Real Aduana, pero este hecho es irrelevante para la época que tratamos.

Por otra parte, el sistema de convoyes de flotas ya desde los años 20 del siglo XVI, hacen que no sólo se comercie con navíos sino con diversos comerciantes y armadores bajo el amparo castellano en una misma parada. Esto supone también, que la recalada de las flotas, y posteriormente de las Flotas de Indias en los puertos sea blanco de piratas y corsarios, por lo que se debe ofrecer cada vez un mejor sistema de cobertura y protección.

Carlos I fomentó la creación de diversas armadas, y en este caso, la Armada de La Guarda escoltaba las flotas entre las Canarias y el Cabo de San Vicente generalmente. Aunque los sistemas de navegación en conserva contaban con dos navíos fuertemente artillados, uno a la vanguardia del convoy y otro a la retaguardia, las naves capitana y almiranta, siempre era necesario ofrecer mayor protección en las zonas del océano donde más posibilidades de ataque tenían las potencias extranjeras.

Canarias, a principios de los años 50 del siglo XVI implementó la construcción de una armada para proteger sus aguas, mas no alcanzó el carácter que debía de tener. A la par, entre la Corona, Cabildos y aportes locales, se intensificó progresivamente el sistema defensivo en tierra de las Islas, entre los que destaca el de Santa Cruz, primero con la creación de la Fortaleza y después, con la creación del Castillo de San Cristóbal, que dio mucho más de sí como fortaleza principal debido a sus características, erigido también acorde a la expansión de la ciudad y al aumento del tráfico marítimo.

#### LA DOCUMENTACIÓN Y LAS EXPEDICIONES CASTELLANAS A AMÉRICA

Entre las navegaciones a ultramar, siempre destacan las expediciones, tanto exploratorias como científicas. Por las Islas pasaron en esa primera mitad del siglo XVI prácticamente todas las expediciones castellanas a América, y de ello encontramos cuenta centralizada principalmente en los documentos de la Chancillería y los de la Casa de Contratación de Sevilla. Pero muchos ejemplos particulares los encontramos en las documentaciones isleñas, en su mayoría sin revisar. La ingente cantidad de registros comerciales y notariales, tanto de puerto, intercambios,

y flete de mercancías de particulares, se encuentran desperdigados entre una ingente cantidad de documentos, muchas veces sin catalogar. Es en este sentido, en el que, por ejemplo, los estudios marítimos de navíos y tránsito de mercancías a través de documentación insular, es meramente ilustrativa, encontrando ejemplos presentes en el estudio de contados registros y protocolos notariales. Entre esta documentación, radica fundamentalmente también la presencia de datos referentes a intercambios locales e interinsulares, viendo que gran parte del cómputo total se engloba en este ámbito.

Entre documentos estudiados y otros muchísimos que quedan por desvelar, encontramos referencias a éstas y otras expediciones. Así también puede ser relevante la ausencia de manuscritos.<sup>11</sup> Es entonces, que nunca hay que descartar acontecimientos hasta que se confronten las fuentes con las locales.

### *La expedición a las Molucas*

Es en este sentido en el que me posiciono afirmativamente ante la cuestión del paso de la expedición financiada por Carlos I hacia la Especiería por Occidente por el puerto de Santa Cruz -pese a la férrea oposición de la Corona de Portugal, lugar del que sólo era oriundo Magallanes, que incluso se tuvo que castellanizar por desavenencias con el monarca luso, quien intentó bloquear la expedición en sendas ocasiones-.

En primer lugar, el Puerto Real de la Isla es aquél más susceptible de recibir tráfico castellano, en especial si hablamos de una expedición oficial castellana. Hay que recordar que iba a las Molucas, y que accidentalmente circunnavegó el mundo gracias al mando de Juan Sebastián Elcano<sup>12</sup>.

En segundo lugar, la confrontación de fuentes ha determinado que el puerto por el que pasó la expedición antes de recalar junto a Montaña Roja, fue Santa Cruz.<sup>13</sup>

En tercer lugar, la dinámica de corrientes sólo permite la navegación entre Santa Cruz y Montaña Roja en el plazo de un día. Con otros enclaves costeros de la Isla, se tendría que navegar a contracorriente, y remontar una vertiente insular podría llevar bastante tiempo.

En cuarto lugar, la documentación insular referente al tema, y que muy probablemente esté entre legajos particulares o notariales, no ha sido revisada y parte de ella no es posible revisarla por su estado de conservación.

En cualquier caso, bajo determinadas condiciones, todas las teorías son plausibles, mas el método científico determina que la respuesta más lógica es la más probable. Sí está probado que la expedición pasó por Tenerife, y las pruebas indican que pasó por Santa Cruz, pero la documentación local que estoy investigando podría dar una respuesta más clara.

---

11 Hablo específicamente del mencionado protocolo notarial de Francisco de Zambrana, cuyo cuadernillo con datos correspondientes -entre otros- a lo acontecido en Santa Cruz en las fechas de 1567 en las que John Hawkins pasó por el puerto, ha desaparecido o fue arrancado en su momento.

12 Por lo que: ni era una expedición portuguesa, ni la completó un oficial portugués, ni era su misión circunnavegar el globo, siendo especialmente esta expedición impulsada para sortear los bloqueos portugueses a Castilla, bloqueos en los que se capturó a parte de la tripulación, que, de la que quedó con vida, no llegó toda a Castilla hasta 1525.

13 Esto lo ha estudiado ampliamente Luis García Rebollo y lo presenta en diversos escritos y conferencias, especialmente entre 2019 y 2020.



## EL PATRIMONIO CULTURAL SUMERGIDO DEL PUERTO DE SANTA CRUZ

No podría terminar el artículo sin aludir al Patrimonio Cultural Sumergido, tan olvidado, tan maltratado, y tan vinculado a la vida y muerte de tantas personas.

Es la huella de identidad de una población, unas tradiciones, unas prácticas y acontecimientos que queda depositada en el fondo del mar.

Ya en el siglo XVI, una de las ordenanzas del Cabildo determinaba que se prohibía arrojar lastres y jarretas quebradas al mar, y que había que limpiar el fondeadero para evitar que se cortasen los cables de las anclas de los navíos fondeados<sup>14</sup>. De aquí se extrapola que, si una cerámica rota puede suponer el corte de un cable, en comparación, el fondo no debía de presentar elementos agresivos, como rocas abrasivas, por lo que, salvo piedras salientes, se entiende que el fondo era arenoso<sup>15</sup>; por otra parte, que este fondeadero no era muy profundo, puesto que cuadrillas de trabajadores podían limpiarlo.

El puerto de Santa Cruz cuenta con muchas zonas y entornos de diversa índole, pero es el entorno del puerto de la primera mitad del siglo XVI el que aquí trataré. Si el puerto de esta época se dispone en un radio de cobertura de unos 200 metros de la artillería del baluarte, en zonas relativamente más resguardadas y defendibles, y próximas al núcleo comercial y poblacional, el fondeadero principal se ubica donde se ha señalado.

En la actualidad, la desembocadura del Barranquillo del Aceite se encuentra bajo Imeldo Serís, entre el edificio Sur del Cabildo y el edificio de MAPFRE. La humedad freática del barranquillo canalizado y la falta de un lecho de roca sólido son el mejor ejemplo de por qué el edificio Sur del Cabildo se está viniendo abajo. El estudio del puerto y de los restos colmatados del muelle es idóneo en esta ubicación, si se permitiese el acceso a los sótanos del edificio, y, esperando a que, en las obras llevadas a cabo desde agosto de 2020, no se tape o destruya lo que se encuentre o se desconoce.

Esto es una reivindicación de la buena praxis y del trabajo profesional de los arqueólogos e historiadores, a quienes nos tienen mal vistos por paralizar obras o bloquear trabajos. En primer lugar, no es así, abogamos por el porvenir económico, bajo una buena gestión patrimonial de los recursos -siempre se puede hacer una intervención de emergencia con costes bastante reducidos en comparación a las ingentes cantidades gastadas en una obra, y siempre se pueden ofrecer planes alternativos en los que se gestione el patrimonio con beneficios económicos, además de los sociales-; y, en segundo lugar, la destrucción intencionada del patrimonio es punible, aunque hasta la actualidad esto no ha interesado a los sectores políticos. En la vía de servicio del puerto de Santa Cruz, sin ir más lejos, en 2016 se destruyeron intencionadamente restos de varios pecios, de los que, de alguno de ellos se sacaron a la luz los cañones, que las retroexcavadoras no podían romper, por lo que se notificó que sólo se encontraron cañones. Con esto no hago hincapié en el delito, hago hincapié en soluciones futuras, ya que, por ejemplo, y solo para el siglo XVI, entre barcos y embarcaciones de menor porte, se pueden contabilizar en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, más de cien naufragios, muchos de ellos con pérdidas humanas.

Si de los navíos castellanos sólo se piensa en saquear tesoros, que se empiecen a desguazar los buques de Estado estadounidenses o británicos, que son todos tumbas, junto a los hispanos, pero en los que el valor del metal y chatarra que llevan supera con creces el valor económico de los cargamentos de los navíos de las Españas. Pero el mito puede más que la realidad y el raciocinio se utiliza cuando interesa.

---

14 Ordenanza recogida en PERAZA DE AYALA (1976), p. 211.

15 Un fondo arenoso viene dado por un aporte aluvial suave o por la deposición sedimentaria desde otros lugares por arrastre, por lo general en oclusiones del flujo de la corriente marina.

## FUENTES CONSULTADAS

- Archivo Municipal de La Laguna, Fondo Antiguo, Sección Primera: -Caja F I: Fábricas Públicas.  
 Archivo Municipal de La Laguna, Fondo Antiguo, Sección Primera: Caja F IX: Fortificaciones.  
 Archivo Municipal de La Laguna, Fondo Antiguo, Sección Primera: Caja R VI: Reales Cédulas,  
 Carpeta número 7.  
 Archivo Municipal de La Laguna, Fondo Antiguo, Sección Primera: Papeles sueltos de Juan de  
 Azoca, 1533- 1560.  
 Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife: Protocolo Notarial de Francisco de  
 Zambrana, 1565-1569 (PN 1.221).

## BIBLIOGRAFÍA

- CIORANESCU, A. (1993). *Historia del Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, Canarias: Viceconsejería de Cultura y Deportes, Gobierno de Canarias.  
 CIORANESCU, A. (1998). *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, vols. I-II. Santa Cruz de Tenerife: Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.  
 ESPINOSA, A. DE (1594). *Del Origen y Milagros de la Santísima Imagen de Nuestra Señora de Candelaria*, Sevilla: Imprenta de Juan de León, digitalizado por la Biblioteca del Congreso de Estados Unidos.  
 GARCÍA MONTES DE OCA, A. y RODRÍGUEZ ILLESCAS, J.M. (2018). *El Protocolo Notarial de Francisco de Zambrana 1565-1569*. [Esta monografía fue financiada por la Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de Canarias y en la actualidad no se ha publicado].  
 GARCÍA MONTES DE OCA, A. (2020). «Transcripción de documentos relativos a la primera fortaleza de Santa Cruz de Tenerife», *Revista de Historia Canaria*, nº 202, pp. 431-460.  
 GARCÍA MONTES DE OCA, A. y RODRÍGUEZ ILLESCAS, J. M. (2020). «La primera fortaleza y muelle de Santa Cruz de Tenerife. La evolución del lugar y puerto en el segundo tercio del siglo XVI (I)», *Revista de Historia Canaria*, nº 202, pp. 13-30.  
 LOBO CABRERA, M. (1987). «La población de Tenerife en el siglo XVI». *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 33, pp. 379-416.  
 MARRERO, M. (1977). «Algunas consideraciones sobre Tenerife en el primer tercio del siglo XVI», *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 23, pp. 373-382.  
 MARRERO, M., PADRÓN, M. y RIVERO, B. (1997). *Acuerdos del Cabildo de Tenerife VI 1538-1544*, serie Fontes Rerum Canariarum XXXVI, La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.  
 MARRERO, M., PADRÓN, M. y RIVERO, B. (2000). *Acuerdos del Cabildo de Tenerife VII 1545-1549*, serie Fontes Rerum Canariarum XXXVIII, La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.  
 MILLÁN DE SILVA, P. (2012). «Las Expediciones de Don Álvaro de Bazán, primer Marqués de Santa Cruz, a las Islas Canarias (1555-1559)». *Revista de Historia Naval*, nº 119, pp. 69-90.  
 PERAZA DE AYALA, J. (1976). *Las Ordenanzas de Tenerife y Otros Estudios para la Historia Municipal de Canarias*. La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.  
 PINTO Y DE LA ROSA, J.M. (1996). *Apuntes para la Historia de las Fortificaciones de*

- Canarias*. Santa Cruz de Tenerife: Instituto de Historia y Cultura Militar de Canarias.
- ROSA OLIVERA, L. (c.1944). *Catálogo del Archivo Municipal de La Laguna*, originalmente en *Revista de Historia Canaria*, digitalizado por la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- ROSA OLIVERA, L. y MARRERO, M. (1986). *Acuerdos del Cabildo de Tenerife V 1525-1533*, serie Fontes Rerum Canariarum XXVI, La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.
- ROSA OLIVERA, L. y SERRA RÁFOLS, E. (1949). *El Adelantado Don Alonso de Lugo y su Residencia por Lope de Sosa*, serie Fontes Rerum Canariarum III, La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1947-1949). *Canarias y el Atlántico. Piraterías y Ataques Navales contra las Islas Canarias*. V tomos. Madrid: CSIC.
- SERRA RÁFOLS, E. (1949). *Acuerdos del Cabildo de Tenerife I 1497-1507*, serie Fontes Rerum Canariarum IV, La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.
- SERRA RÁFOLS, E. y ROSA OLIVERA, L. (1952). *Acuerdos del Cabildo de Tenerife II 1508-1513*, serie Fontes Rerum Canariarum V. La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.
- SERRA RÁFOLS, E. y ROSA OLIVERA, L. (1965). *Acuerdos del Cabildo de Tenerife III 1518-1514*, serie Fontes Rerum Canariarum XIII, La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.
- SERRA RÁFOLS, E. y ROSA OLIVERA, L. (1970). *Acuerdos del Cabildo de Tenerife IV 1518-1525*, serie Fontes Rerum Canariarum XVI, La Laguna: Instituto de Estudios Canarios.
- TORRIANI, L; (1590). *Alla Maesta del Re Catolico, descrizione et historia del regno de l'isole Canarie gia dette le Fortvnate con il parere delle loro fortificationi*, copia digital, Universidad de Coimbra.
- TOUS MELIÁ, J. (2004). *El Hércules. El Cañón más Precioso del Mundo. Una aproximación a la historia de Canarias a través de la Artillería*. San Cristóbal de La Laguna: Juan Tous Meliá.

