



CONSTRUIR UN PUERTO Y DESTRUIR EL PATRIMONIO SUBACUÁTICO. EL EJEMPLO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE EN LAS DÉCADAS DE 1920 Y 1930

*BUILD A PORT AND DESTROY THE UNDERWATER HERITAGE. THE
EXAMPLE OF SANTA CRUZ DE TENERIFE IN THE 1920s AND 1930s*

Ángel Ignacio Eff-Darwich Peña*

Cómo citar este artículo/Citation: Eff-Darwich Peña, A.I. (2023). Construir un puerto y destruir el patrimonio subacuático. El ejemplo de Santa Cruz de Tenerife en las décadas de 1920 y 1930. *XXV Coloquio de Historia Canario-Americana* (2022), XXV-033. <https://revistas.grancanaria.com/index.php/chca/article/view/10864>

Resumen: Aunque las fuentes hablan de 44 barcos desaparecidos en la antigua bahía de Santa Cruz de Tenerife, lo cierto es que las prospecciones geofísicas realizadas en el actual puerto no han detectado ningún pecio. Una aparente contradicción que se explica si tenemos en cuenta las destructivas consecuencias de la expansión portuaria de los dos últimos siglos sobre el patrimonio arqueológico subacuático. En esta ocasión veremos un claro ejemplo al estudiar las obras del proyecto presentado por el ingeniero Pedro Matos en 1918, que sacaron a la superficie los restos del cutter Fox (1797) y un cañón de la Flota de Indias destruida por Blake (1657).

Palabras clave: cañones, dragado, puerto, patrimonio arqueológico subacuático.

Abstract: Although the sources speak of 44 missing ships in the old bay of Santa Cruz de Tenerife, the truth is that the geophysical surveys carried out in the current port have not detected any wreck, an apparent contradiction that is explainable if we take into account the destructive consequences of the port expansion of the last two centuries on the underwater archaeological heritage. On this occasion, we will see a clear example when studying the works of the project presented by the engineer Pedro Matos in 1918, which brought to the surface the remains of the cutter Fox (1797) and a cannon of the Flota de Indias destroyed by Blake (1657).

Keywords: Canyons, Dredging, Port, Underwater Archeological Heritage.

INTRODUCCIÓN

En el año 2016 la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife contrató a la empresa Promar 2007 para realizar una prospección geofísica de la dársena capitalina en busca de pecios que pudieran verse afectados por el dragado que se realizaría el año siguiente. Usando un sistema sísmico de media-alta resolución y media penetración Geopulse y una ecosonda multihaz Reson 8125 con sonar de barrido lateral, cubrieron una superficie de 110 hectáreas sin detectar «elementos sumergidos o anomalías que pudiesen sugerir la presencia de un pecio»¹. Cinco años antes ya habían realizado una valoración arqueológica del lugar donde se iba a edificar la futura estación de cruceros en el dique Sur, localizando únicamente los restos de una grúa y de una embarcación menor del siglo XX, que obligaron a trasladar la instalación prevista 35 metros al noreste².

* Licenciado en Geografía e Historia. San Cristóbal de La Laguna. Tenerife. España. Correo electrónico: tedixe@hotmail.com.

1 MEDEROS MARTÍN y ESCRIBANO COBO (2018), p. 127.

2 *Eldiario.es*, 3 de julio de 2011. https://www.eldiario.es/canariasahora/politica/constata-existencia-tenerife-reconoce-sistematicos_1_4738415.html (consulta 2 de febrero de 2022).

La falta de evidencias físicas chocaba con las pruebas documentales recabadas por la empresa, que hablaban de:

[...] un barco hundido de Antoine Alfonse Fonteneau de Saintonge durante el ataque pirático en 1552; de 11 naves que se fueron a pique por el temporal de 1591; de siete barcos incendiados y hundidos de Robert Blake y más de cuatro que encallaron en la playa en 1657; de un buque varado por un temporal en 1774; de un barco hundido y cuatro varados por otro temporal en 1779; de 13 naves hundidas por el temporal y una varada en 1784 y del cutter Fox de Horacio Nelson hundido durante el ataque naval en 1797³.

La contradicción entre documentación y realidad es fácilmente explicable si tenemos en cuenta el brutal cambio que ha sufrido el fondo marino santacrucero por la expansión portuaria de los dos últimos siglos, cuyo impacto sobre el patrimonio arqueológico subacuático aún está pendiente de valorarse. En este trabajo veremos un ejemplo del devastador efecto que ha tenido la construcción del puerto sobre los pecios que escondían sus aguas, al estudiar las obras del fracasado proyecto presentado por el ingeniero Pedro Matos en 1918, que sacaron a la superficie los restos del cutter *Fox* (1797) y de un cañón perdido en la batalla contra Blake (1657).

LA LENTA GESTACIÓN DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (1847-1918)

Una escollera de piedra perdida establecida en parte sobre un marisco en parte sobre la arena [...] y sobre esta escollera un revestimiento de buena sillería de piedra molinera o basalto extendiéndose perpendicularmente a la dirección de la costa y rematando en un martillo en media luna⁴.

Así describía en 1848 el ingeniero Francisco Clavijo el muelle de 112 metros de largo y 30 metros de ancho para el uso de las lanchas de los barcos anclados en la bahía. La obra fue emprendida por el ingeniero militar Francisco La Pierre Dupin en 1750 aprovechando la mayor prolongación de las coladas basálticas que formaban el brazo oriental de un afloramiento en forma de V, conocido como la Caleta (de Blas Díaz en el siglo XVI y de la Aduana en el siglo XVIII), situado entre la actual Plaza de España y el edificio del Cabildo Insular, aunque el martillo en media luna se cimentaba sobre una escollera de piedra que sufrió continuas reparaciones hasta por lo menos el año 1824⁵.

En 1845 la Junta de Comercio decidió hacer las obras necesarias para que atracaran más lanchas, acordando financiar a Pedro Maffiotte, celador interino de obras públicas, un viaje a Argel para ver la técnica de prismas artificiales que se empleaba en su puerto⁶. A su vuelta, en febrero de 1847, se arroja el primero de los «sesenta y seis piedras artificiales de veinte y seis varas cúbicas»⁷ que acaban en el fondo de la bahía, siendo favorecidos los trabajos con la compra en julio de 1848 del casco de la fragata *Margaret* de 900 toneladas⁸, que se rellena con «140.000 quintales de piedras y argamaza idráulica» y es hundida para servir de base a la prolongación, consiguiendo que «a pesar de la imperfección en que todavía se halla este

3 REVERÓN, Eloísa. «La fosa de los barcos piratas». *La Opinión*, 4 de julio de 2011.

4 OCHOA y BENJUMEA (1930), p. 15.

5 CIORANESCU (1993), pp. 35-62; MEDEROS MARTÍN y ESCRIBANO COBO (2018), pp. 107-121.

6 OCHOA y BENJUMEA (1930), p. 16; PERAZA DE AYALA (1959), pp. 33-34, sesión del 25 de febrero de 1845.

7 CIORANESCU (1993), p. 64.

8 «Intereses materiales», *Eco de la Juventud*, 10 de julio de 1848, p. 2; CIORANESCU (1993), p. 65.

nuevo trozo de muelle, hayamos visto con satisfacción atracar en él los buques de cabotaje»⁹. En octubre de 1847 se hace cargo de las obras del muelle Francisco Clavijo, primer ingeniero de la provincia, quien creía que «estaban conforme con las exigencia de la Junta de comercio, que lo había encargado, [pero] no respondía a las necesidades del comercio y concurrencia de buques»¹⁰, por lo que presentó un proyecto el 17 de junio de 1848 que pretende crear un espacio capaz para 20 barcos de 800 a 900 toneladas, siendo aprobado por Real Orden del 27 de noviembre con un presupuesto de 3.482.098 reales¹¹. Quince años más tarde, la prensa local podía presumir de que el «muelle mida hoy una longitud de 310 metros, obteniendo al final de la escollera una sonda, en mareas medias, de 8,70 metros»¹².

El incremento del tráfico marítimo que trajo la declaración de Puerto Franco en julio de 1852, se solucionó con una Real Orden del 26 de septiembre de 1857 para que Clavijo estudiase la construcción de un contra-muelle y viera las modificaciones necesarias en las obras que se estaban ejecutando. Sus dos primeros proyectos, presentados en octubre de 1858 y junio de 1862 fueron rechazados por su pequeñez, no así el tercero, que firma el 21 de abril de 1864 y es aprobado el 18 de noviembre con un presupuesto de 28.987.357,74 reales¹³. Pero una Real Orden del 20 de abril de 1866 paralizó su ejecución al no asumir las autoridades locales el 50% de su costo, aunque se siguió trabajando lentamente en el muelle existente¹⁴, que en 1881 tenía una línea de atraque de 333 metros en dirección noreste a partir del muelle viejo, con capacidad para 10 o 12 lanchas menores de quince toneladas o cuatro barcos hasta 500 toneladas¹⁵.

Con la declaración de Puerto de Interés General de 2º orden el 7 de mayo de 1880, se ordenó al ingeniero Juan León y Castillo, Jefe de Obras Públicas de la provincia, que remitiese un nuevo proyecto que siguiera el fallido de 1864, siendo aprobado el 17 de diciembre con un presupuesto de 4.351.438,76 pesetas¹⁶ y adjudicado en subasta pública el 30 de octubre de 1884 a Elicio Lecuona (desde marzo de 1885 *Larroche, Lecuona y Cía*¹⁷) por un montante de 4.276.165,15 pesetas y un plazo de ejecución de 12 años¹⁸, en los cuales se debía construir el muelle norte, terminar el muelle alto del dique sur, hacer el ensanche y revestimiento de la parte construida del mismo y prolongarlo en 714 metros¹⁹. En 1894 solo se habían sacado del agua 250 metros²⁰, aunque ya por aquel entonces existía un nuevo proyecto surgido tres años antes a petición de la Sociedad Económica de Amigos del País y la Junta de Comercio ante lo «reducido que resulta el nuevo muelle de atraque autorizado, al cual solo podían adosarse dos buques»²¹, que generó una Real Orden del 31 de mayo de 1891 para que se hiciera el «estudio y formación del proyecto de ampliación del mismo, modificando el actual»²². Aunque el Ingeniero Jefe interino, Eugenio Suárez Galván, firmó un primer proyecto en junio de 1892, sería su sucesor, José de Paz Peraza, quien presentó el 4 de marzo de 1893 el proyecto que se

9 *Boletín Oficial de Canarias*, 1 de enero de 1849, p. 2.

10 OCHOA y BENJUMEA (1930), p. 16.

11 OCHOA y BENJUMEA (1930), p. 16.

12 «Obras públicas IV», *El Guanche*, 23 de septiembre de 1863, p. 1.

13 CIORANESCU (1993), p. 68; OCHOA y BENJUMEA (1930), pp. 16-18.

14 «Crónica isleña», *La Federación*, 3 de mayo de 1870, p. 3.

15 CIORANESCU (1993), pp. 69-70; POGGI y BORSOTTO (1881), p. 162.

16 CIORANESCU (1993), pp. 70-71; OCHOA y BENJUMEA (1930) p. 19.

17 *La Correspondencia de España*, 19 de marzo de 1885, p. 1.

18 *La Correspondencia de España*, 15 de noviembre de 1884, p. 3.; OCHOA y BENJUMEA (1930), p. 19.

19 CIORANESCU (1993), pp. 70-71; OCHOA y BENJUMEA (1930), p.19.

20 «Nuestro puerto», *El Liberal de Tenerife*, 26 de abril de 1894, p. 2.

21 «Sociedad Patriótica (Conclusión)», *El Liberal de Tenerife*, 30 de mayo de 1894, p. 2.

22 «Crónica», *Diario de Tenerife*, 16 de junio de 1891, p. 2.

aprobó el 12 de diciembre con un presupuesto de 4.718.875 pesetas²³. Incluía la prolongación del muelle de atraque transformado el trozo 1º del Dique Sur en dique-muelle donde cabrían tres barcos de 70 a 80 metros de eslora y 6 metros de calado y variaba la dirección y estructura de los 464 metros faltantes del trozo 2º, que estarían formados de «escollera hasta 8 metros por debajo de la marea baja y de este nivel para arriba se emplearán prismas concertados»²⁴. Aunque las obras iban a buen ritmo, una tormenta en enero de 1902 acabó con más de 50 metros de muelle, generando un proyecto de reforma que firma el 23 de diciembre de 1902 Prudencio Guadalfajara el nuevo Ingeniero Jefe de la Provincia, que reducía los 464 metros de longitud a 250 metros y ponía el 15 de julio de 1907 como final de la contrata²⁵. El plazo no se cumplió y la contrata siguió trabajando en el muelle Norte hasta octubre de 1910 y en el muelle Sur hasta agosto de 1916²⁶.

El 9 de marzo de 1905 la Dirección General de Obras Públicas ordenaba a Guadalfajara, que propusiera las obras necesarias para responder al aumento del tráfico portuario, creyendo éste necesario prolongar el muelle Sur en 545 metros a partir de la terminación prevista en el proyecto de 1893, aumentar el tamaño del muelle Norte, cerrar el ángulo entrante entre las alineaciones segunda y tercera del dique sur, prolongar el muelle de atraque de la tercera alineación hacia tierra y crear un dique rompeolas que arrancara de la cantera de la Jurada, un ambicioso proyecto que fue aprobado el 16 de junio de 1905, pero que no llegaría a materializarse²⁷. Y es que en marzo de 1906 visitó la isla el inspector Eduardo López Navarro, quien recomendó que se hiciera una nueva propuesta que incluyera las obras necesarias para poder usar el muelle que ya existía y que se hicieran sondeos por toda la costa en busca del lugar más adecuado para edificar los futuros muelles sin caer en grandes profundidades²⁸. Guadalfajara resolvió el primer punto con una propuesta que incluía el anteproyecto del cierre del espacio angular entre las alineaciones segunda y tercera del dique Sur, el proyecto de un muelle de ribera que ocupara toda la playa de Ruíz y el anteproyecto de ensanche de 21 metros de la última alineación del dique Sur, aunque finalmente por Real Orden del 3 de octubre de 1907 sólo se aceptó la primera mejora. Con la creación de la Junta de Obras del Puerto en octubre de 1907, el proyecto del cierre del espacio angular corrió a cargo de su primer ingeniero, Pedro Matos Massieu, siendo aprobado el 18 de abril de 1910 con un presupuesto de 930.960,72 pesetas, aunque finalmente no se ejecutó por falta de recursos²⁹. Otra consecuencia de la visita de López Navarro fue la necesidad de realizar una Situación de la obra en 1º de julio de 1907, que hizo el propio Matos³⁰, generando una Real Orden del 8 de mayo de 1909 para que se redactara un Proyecto General Reformado que debía abarcar todos los proyectos presentados durante la contrata hasta el citado 1 de julio, el cual fue aprobado el 13 de octubre de 1911 con un presupuesto de 7.134.040,12 pesetas³¹.

Como estaba previsto que los trabajos de este Proyecto Reformado terminasen en julio de 1915 y viendo que los sondeos realizados indicaban que el único punto de la costa donde

23 «Crónica», *Diario de Tenerife*, 9 de enero de 1894, p. 2; OCHOA y BENJUMEA (1930), pp. 20-21.

24 «Crónica», *El Diario de Tenerife*, 10 de julio de 1893, p. 2; OCHOA y BENJUMEA (1930), p. 21.

25 CIORANESCU (1993), p. 78; OCHOA y BENJUMEA (1930), p. 22.

26 NÚÑEZ CÁBANAS (1926), p. 10; OCHOA y BENJUMEA (1930), p. 25.

27 OCHOA y BENJUMEA (1930), pp. 22-23.

28 «El Cabildo Insular y el puerto», *El Progreso*, 30 de noviembre de 1920, p. 1; OCHOA y BENJUMEA (1930), p. 23.

29 «El Cabildo Insular y el puerto», *El Progreso*, 30 de noviembre de 1920, p. 1; OCHOA y BENJUMEA (1930), p. 24.

30 CIORANESCU (1993), p. 75; OCHOA y BENJUMEA (1930), pp. 23-24.

31 «El Cabildo Insular y el puerto», *El Progreso*, 1 de diciembre de 1920, p. 1; OCHOA y BENJUMEA (1930), p. 24.

se podían construir nuevos muelles era el extremo del trozo 2º del dique Sur, estimó Matos necesario redactar un Proyecto de Terminación del Trozo 2º del Dique Sur que contemplara la construcción de otros 214 metros que, sumados a los 250 metros del proyecto de 1902, lograban restablecer los 464 metros previstos en el proyecto de 1893, el cual fue aprobado el 17 de abril de 1915 con un presupuesto de 3.381.277,71 pesetas³². Pero la crisis económica que trajo la I Guerra Mundial impidió ejecutar las obras, haciéndose un nuevo proyecto reducido que sólo contemplaba terminar un tramo completo del Trozo 2º del dique Sur de unos 60 metros (denominado sección Primera), el cual se aprueba el 23 de mayo de 1916 con un presupuesto de 1.025.802,05 pesetas³³. Aunque las obras se iniciaron en septiembre, aún no habían finalizado cuando el ingeniero Vicente Núñez presentó el 22 de mayo de 1922 el Proyecto de Terminación del Trozo 2º del Dique-Muelle Sur, Sección Segunda, que debía permitir completar los 214 metros previstos en 1915. Aprobado por Real Orden del 24 de abril de 1923 con un presupuesto de contrata de 5.186.158,70 pesetas, fue adjudicado en subasta pública a la empresa Siemens S.A. el 11 de noviembre de 1924 por un montante de 4.492.784 pesetas y un plazo de ejecución de 5 años e incluirían las obras que faltasen para terminar la sección Primera³⁴. Por una vez, se cumplieron los plazos previstos y las obras fueron entregadas en septiembre de 1929.

Nuestro detenido repaso de los proyectos constructivos elaborados entre 1847 y 1917 deja ver que siempre se apostó por un largo muelle Sur, cuyo brazo más corto nacía en el antiguo muelle del siglo XVIII y el más largo corría paralelo al litoral santacrucero en dirección noreste y un muelle Norte de menor tamaño y perpendicular a la costa en el norte de la bahía. Nunca se planteó el dragado de la bahía, una decisión que constituyó la mejor salvaguarda de los pecios que escondían las aguas chicharreras.

EL PROYECTO PORTUARIO DEL INGENIERO PEDRO MATOS MASSIEU (1918)

El 27 de octubre de 1918, Pedro Matos Massieu, ahora Ingeniero Jefe de la Provincia, redactaba el Plan General de Obras del Puerto de Santa Cruz de Tenerife que se aprueba por Real Orden del 4 de julio de 1921. El plan se realizaría por fases, cuyos proyectos haría el propio Matos. Las primeras obras a ejecutar estaban descritas dentro del Proyecto de terminación de la primera dársena del Puerto, aprobado por Real Orden del 12 de julio de 1923 con un presupuesto de 33.372.591,77 pesetas y que fueron concedidas en subasta pública a la empresa Sociedad Metropolitana de Construcción en diciembre de 1926³⁵. El proyecto conllevaba tres grandes actuaciones:

1. Prolongación del dique-muelle Sur en 500 metros con un ángulo de 8 grados al Este respecto al muelle que prolongaba, lo cual garantizaba una anchura mínima de maniobra dentro de la dársena de 500 metros y un muro interior de atraque con un calado de 12 metros en B.M.V.E.³⁶, suficiente para los trasatlánticos de la época³⁷.

32 «El Cabildo Insular y el puerto», *El Progreso*, 3 de diciembre de 1920, p. 1; NÚÑEZ CÁBANAS (1926), p. 16.

33 «El Cabildo Insular y el puerto», *El Progreso*, 3 de diciembre de 1920, p. 1; NÚÑEZ CÁBANAS (1926), p. 16.

34 NÚÑEZ CÁBANAS (1926), p. 24; OCHOA y BENJUMEA (1930), p. 27.

35 OCHOA y BENJUMEA (1930), p. 27.

36 B.M.V.E. o Bajamar Máxima Viva Equinoccial. La marea más baja teórica cuando se suman todas las condiciones astronómicas causantes de las mareas, bajo condiciones meteorológicas medias.

37 OCHOA y BENJUMEA (1930), p. 30.

2. Prolongación y ensanche del muelle Norte, que formaría una sola alineación de 228 metros y 25 metros de anchura, dejando una entrada a la dársena de 250 metros. Sólo se podría atracar por la parte interior del muelle, donde el calado alcanzaría los 8 metros en B.M.E.V al llegar a los 146,03 metros de longitud³⁸.

3. Dragar el interior de la enorme dársena formada por los muelles Norte y Sur. Matos proponía dragar 682.047 m³ para así «llevar hasta tierra la línea de sonda de 8 metros, con el fin de aumentar la superficie navegable de la dársena, y obteniéndose así 46 hectáreas con calado superior a 8 metros, de los 53 que tiene la dársena»³⁹, única forma de obtener los 500 metros de maniobra indicados en el punto 1°.

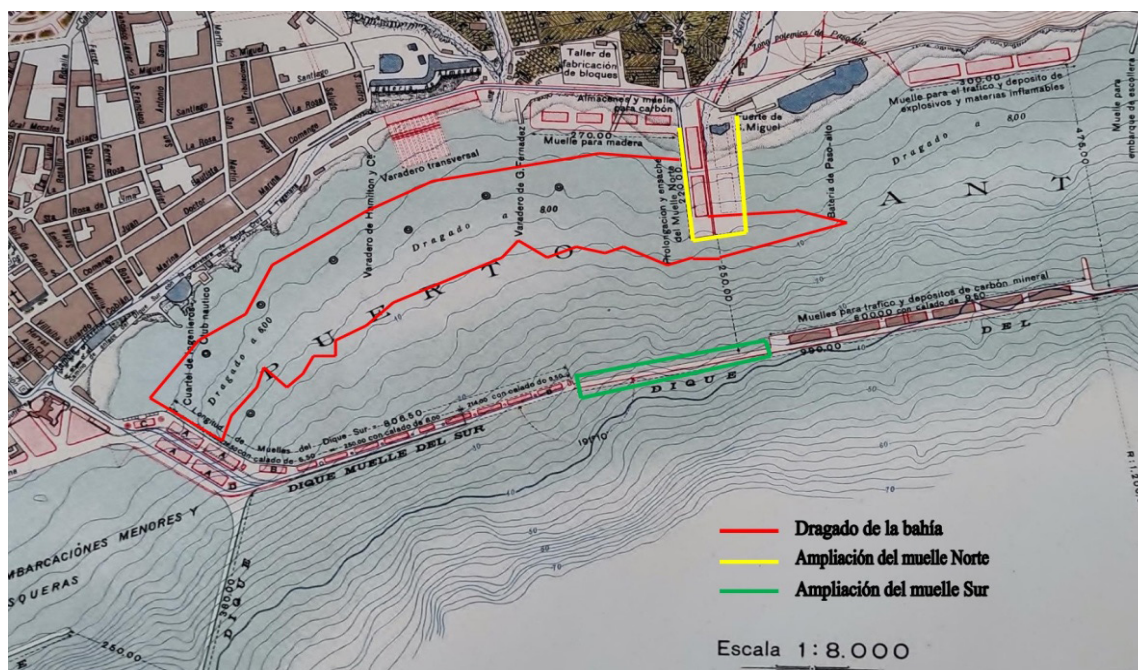


Figura. 1. Plano de ampliación y mejora del puerto de Santa Cruz de Tenerife, año 1918 (detalle). Fuente: OCHOA y BENJUMEA (1930). Elaboración propia.

EL PROBLEMA DEL DRAGADO Y EL FRACASO DEL PROYECTO DE MATOS

Matos había cometido un error fundamental al estudiar las características del fondo de la dársena, que acabaría disparando los precios y dando al traste con su ambicioso plan. Como esperaba encontrar una «capa de tres a cuatro metros de canto rodado, debajo arena compacta, y en algunas, las menos, en los dos metros inferiores, una roca fácilmente desmontable»⁴⁰ y no el duro suelo basáltico del macizo de Anaga, que se esconde tras las primeras capas de tierra y piedras sueltas⁴¹, supuso que dragar cada metro cúbico costaría 8,50 pesetas y que la obra costaría 5.800.000 pesetas, cifra que demostró estar muy alejada de la realidad. Desconociendo lo que realmente escondían las aguas de la bahía chicharrera, en mayo de 1927 empezó a trabajar la draga de rosario *Karang*⁴², cuyas continuas averías provocaron su retirada en febrero

38 OCHOA y BENJUMEA (1930), p. 30.

39 OCHOA y BENJUMEA (1930), p. 31.

40 PINTOR GONZÁLEZ (1951), p. 18.

41 MURCIA NAVARRO (1975), p. 55.

42 «Dragado», *El Progreso*, 18 de mayo de 1927, p. 1.

de 1929, siendo sustituida en agosto por la draga de cuchara *Adrianus*, capaz de extraer 600 m³ diarios⁴³, que se mantuvo trabajando en el puerto hasta marzo de 1934⁴⁴. Aunque entre las dos dragas extrajeron 382.000 m³ de los 682.047 m³ previstos, aún quedaban pendientes otros 300.000 m³, de los cuales 168.000 m³ debían ser sobre roca basáltica⁴⁵. Aunque se hizo un Proyecto Reformado de Terminación de la Primera Dársena a cargo de Manuel Pintor, Ingeniero Director accidental de la Junta⁴⁶, no hubo tiempo de llevarlo a la práctica antes del inicio de la Guerra Civil y cuando Pintor retomó las obras del puerto en 1951 vio que era inviable continuar el dragado, ya que un metro cúbico de suelo blando iba a costar 25 pesetas y hacerlo en suelo basáltico saldría 400 pesetas, lo que supondría un desembolso de más de 70.000.000 de pesetas sólo para rematar las obras previstas por Matos. Además, los 8 metros que había calculado se habían quedado obsoletos y había que llegar como mínimo hasta los 10 metros para que atracaran los barcos más modernos, lo que haría que el precio final del dragado se elevase a la prohibitiva cifra de 170.000.000 de pesetas, muy alejada de los 5.800.000 pesetas previstos inicialmente⁴⁷. El fracaso del dragado acabó con el proyecto de Matos, del que se solo se terminarían los 500 metros del muelle Sur (1942) y 142 metros de los 220 metros previstos para el muelle norte (1939)⁴⁸.

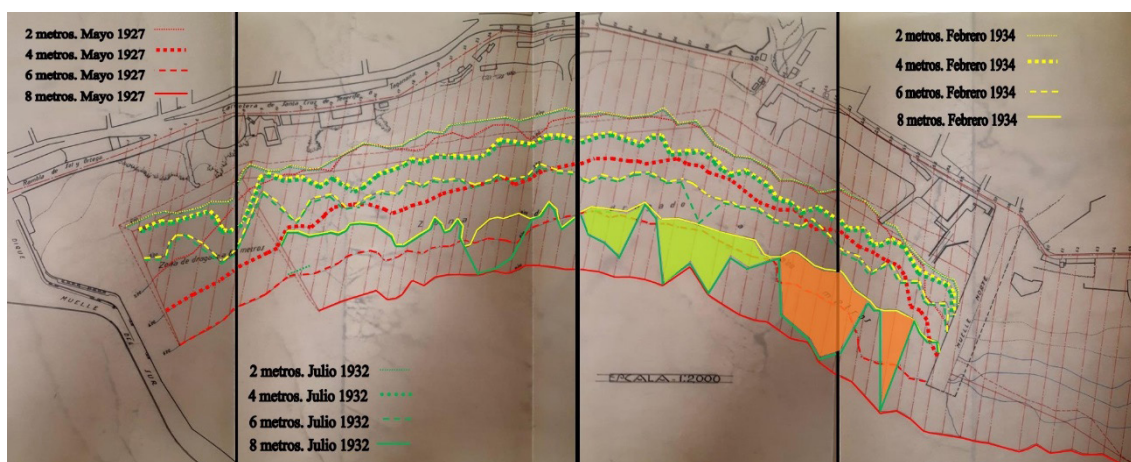


Figura 2. El dragado del puerto de Santa Cruz de Tenerife (1927-1934).

Fuente: AAPSCT, Expediente 89 y Expediente 95. Elaboración propia.

LA DESTRUCCIÓN DEL PECIO DEL CUTTER *FOX* (1797)

El *Fox* era un cutter inglés de 127 toneladas armado con 14 cañones, 4 pedreros, y un buen número de armas pequeñas y alfanjes para una tripulación de 55 hombres, que navegaba bajo el mando de su propietario, John Gibson, un curtido hombre de mar de la ciudad portuaria de Hastings, quien había alquilado el barco y su tripulación a la Royal Navy en abril de 1793⁴⁹. En la noche del 24 al 25 de julio estaba en la retaguardia del convoy de lanchas que se dirigían

43 «Noticias», *El Progreso*, 2 de agosto de 1929, p. 2; OCHOA y BENJUMEA (1930), p. 59.

44 «Vapores despachados ayer», *Gaceta de Tenerife*, 4 de marzo de 1934, p. 8.

45 PINTOR GONZÁLEZ (1951), p. 18.

46 Archivo de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife (en adelante, AAPSCT), Expediente 95.

47 PINTOR GONZÁLEZ (1951), pp. 18-20.

48 MURCIA NAVARRO (1978), p. 61.

49 MARSHALL (1967), pp. 179-182.

a asaltar el muelle, siendo descubierto y hundido sobre la una de la madrugada por un certero cañonazo, cuya procedencia se disputaron los comandantes de la artillería del castillo de Paso Alto, San Miguel y San Pedro⁵⁰.

El pecio permaneció en el fondo de la bahía santacrucera hasta finales de 1932, cuando fue descubierto por la draga *Adrianus* en unas circunstancias que describe el periódico Hoy en su edición del 16 de diciembre de dicho año:

Hace unos días el buque-draga destinado a la limpieza del fondo de nuestro puerto, extrajo de él dos cañones y parte del casco de un buque, que se cree sean del cutter «Fox», hundido en la noche del 24 al 25 de julio de 1797, durante el ataque de la escuadra inglesa. Según tenemos entendido, uno de los cañones, así como el casco del buque, fueron arrojados a alta mar, habiéndose echado en tierra el último de los cañones extraídos⁵¹.

Aunque no sabemos dónde estaba dragando la *Adrianus* cuando descubrió el pecio, sí podemos reducir la zona del hundimiento, teniendo en cuenta que el cutter fue alcanzado por los cañones de Paso Alto o San Miguel en la izquierda de la línea española y que el único espacio dragado entre julio de 1932 y febrero de 1934 que caía dentro del alcance de su artillería, lo hemos delimitado en color naranja en la Figura 2.

¿Qué fue del cañón que extrajo la draga *Adrianus*? El Diario de Las Palmas del 14 de diciembre de 1932, nos da la respuesta:

En la pasada semana fue extraído de la bahía, por la draga del puerto, uno de los cañones que pertenecieron al buque inglés Fox, de la escuadra del almirante Nelson, hundido en el combate naval del 25 de julio de 1797. Dicho cañón ha sido entregado al Ayuntamiento por el presidente de la Junta de Obras del Puerto, y se encuentra ya en el Museo Municipal. El director de dicho Centro, señor Tarquis, nos confirmó ayer la noticia del interesante hallazgo⁵².

En el archivo del Museo Municipal de Bellas Artes de Santa Cruz de Tenerife, hemos podido confirmar la entrada de la pieza en los «Inventario[s] de las propiedades que posee dicho Excmo. Cuerpo [Ayuntamiento] en esta dependencia [museo]» correspondiente a los años 1934 y 1941, donde figura «Un cañón de la escuadra de Nelson, 500 [pesetas]»⁵³. La pieza permanecería en el museo municipal hasta el año 1988, cuando su colección de armas fue cedida en depósito al naciente Museo Histórico Militar de Canarias ubicado en el Fuerte de Almeyda, donde actualmente se exhibe el cañón del *Fox* en un lugar destacado dentro del espacio dedicado a la Gesta de 1797.

50 TOUS MELIÁ, Juan. «La artillería y el hundimiento del cutter Fox (1)», *La Prensa*, 2 de agosto de 2015, p. 1.

51 «Con motivo del hallazgo de un cañón en la bahía», *Hoy*, 16 de diciembre de 1932, p. 8.

52 «En la bahía de Santa Cruz han encontrado un cañón de la escuadra de Nelson», *Diario de Las Palmas*, 14 de diciembre de 1932, p. 2.

53 Archivo del Museo Municipal de Bellas Artes de Santa Cruz de Tenerife, *Inventario de las propiedades que posee dicho Excmo. Cuerpo en esta dependencia*, años 1934 y 1941.



Figura 3. El cañón del cutter *Fox* rescatado por la *Adrianus* (Museo Histórico Militar de Canarias).

UN CAÑÓN DE LA FLOTA DE INDIAS HUNDIDA DURANTE EL ATAQUE DE ROBERT BLAKE (1657)

En marzo de 1933, la *Adrianus* se tropezaba con los restos de otra batalla que había tenido lugar 276 años antes, entre la escuadra inglesa de Robert Blake y la Flota de Indias al mando de Diego de Egues:

Hallazgo de un cañón del año 1656 [sic].

La draga holandesa «Adrianus» que realiza el dragado del puerto, ha hallado un cañón de bronce con escudo e inscripciones del tiempo de Felipe IV. Perteneció a la escuadra de D. Diego de Diéguez [sic], que llegó a Tenerife en marzo de 1656 (sic), hace 277 años. [...] El cañón ha sido hallado roto por efecto de la explosión, pero está bien conservado. Será depositado en el Museo Municipal⁵⁴.

Días más tarde, se descubría el trozo que faltaba:

Un cañón de la escuadra de Egues

Leemos en la prensa de Tenerife que por el buque holandés «Adrianus», que efectúa los trabajos de dragado en aquel puerto, ha sido hallado frente a la playa de Almeida un trozo de cañón de bronce que corresponde al encontrado anteriormente y que por sus inscripciones y escudos, que datan de la época de Felipe IV, se supone haya pertenecido a la escuadra del almirante español don Diego de Egues, que fue incendiada y hundida en dicha bahía cuando el ataque del almirante inglés Blake. El trozo aparecido ahora es de mayor tamaño que el hallado en los días anteriores y pertenece a la parte posterior del cañón. Se recordará que en la porción encontrada primeramente, aparecía grabado un escudo español de la época, estando roto el cañón por un segundo escudo. En la parte extraída ahora se observa también que la rotura se produjo en el mismo escudo central, debida a una explosión ocurrida quizás al ser disparada la pieza contra los buques de Blake o tal vez al incendiarse la nave y estar aquella cargada. Entre las inscripciones que presenta en la parte encontrada ahora, figuran las palabras «San Pedro», que es probable que correspondan al nombre con que se designaba el cañón, según costumbre de la época. El trozo primeramente encontrado ha sido donado por la Junta de Obras y por la Compañía concesionaria al Museo Municipal de Santa Cruz, donde será instalado convenientemente, en unión del aparecido ahora, por tratarse del único objeto documental que allí existe del hecho histórico que representa el incendio de los once buques

⁵⁴ «Hallazgo de un cañón del año 1656», *Luz, Diario de la República*, 3 de marzo de 1933, p. 1.

de Egues y el ataque de Blake, ya que los otros cañones y documentos que de aquella jornada existen, fueron trasladados en otros tiempos al Museo de Artillería⁵⁵.

Don Diego de Egues mandaba la Flota de Indias compuesta por nueve mercantes y dos galeones de escolta (el *Jesús María* o *Capitana* bajo su mando directo y *La Concepción* o *Almiranta* al mando del almirante José de Centeno) que el 7 de marzo de 1657 anclaba en Santa Cruz de Tenerife tras un infructuoso intento de llegar a Cádiz, donde lo estaba esperando la flota inglesa de Robert Blake. Transportando diez millones de pesos de plata para las exhaustas arcas reales, se sabía que tarde o temprano se presentarían los ingleses en la isla, por lo que se decidió enviar el tesoro a la ciudad de La Laguna y reforzar la línea defensiva con los 24 cañones que llevaban los mercantes, siendo los dos galeones de escolta los únicos barcos que mantuvieron su artillería intacta. Aunque Blake llegó a la isla en la tarde del 29 de abril, el ataque se inicia a las 8:00 horas del siguiente día, siendo los galeones de escolta los únicos que aún resistían tres horas más tarde. En aquel momento el almirante Centeno resolvió incendiar la *Almiranta*, aunque sería una bala enemiga la que finalmente hizo explotar la mina que había preparado, quedando la *Capitana* a merced de los cañonazos de la escuadra inglesa. Serían las 13:00 horas cuando Egues decide encallar el barco en la cercana costa y activar la mina que lo hace saltar por los aires, aunque los enemigos aún pretendieron saquear sus restos, siendo disuadidos por los milicianos que estaban parapetados en la Huerta de los Melones⁵⁶.

Afortunadamente, la playa de Almeida y la Huerta de los Melones son topónimos que podemos ubicar con cierta seguridad en el entorno del actual fuerte de Almeida, sede del Museo Histórico Militar de Canarias, en frente del cual hubo una zona dragada entre julio de 1932 y febrero de 1934 que hemos indicado con el color verde en la Figura 2.

El cañón estuvo durante un tiempo en el Museo Municipal de Santa Cruz de Tenerife, apareciendo en los ya citados inventarios de los años 1934 y 1941 como «Un cañón de bronce en dos partes. Escuadra de Don Diego de Egues. 4000 [pesetas]»⁵⁷. En 1955 su director, Nicolás Oliva Blardony, informaba al alcalde de la ciudad de como:

[...] el conserje de este museo municipal, José Dénis, en unión de otro individuo llamado Ramón Padrón, habían sustraído del depósito de este Servicio un trozo de cañón de bronce con un peso aproximado a ciento treinta y dos kilogramos, el cual habían tratado de vender en distintas chatarras, y de cuyo hecho el conserje de referencia se ha confesado autor, sucediendo que el tal cañón lo tenía depositado en su propio domicilio. Después de algunas gestiones y completamente fraccionado se ha traído al Museo las partes que se pudieron encontrar⁵⁸.

En el actual Museo Municipal de Bellas Artes no se conserva la parte posterior del cañón, pero sí los trozos que menciona Oliva Blardony en su carta (con evidentes signos de haber sido cortados intencionadamente), que junto a las dos balas de cañón descubiertas en una casa particular de Valleseco por Daniel García Pulido en 2016⁵⁹, constituyen los únicos testimonios del ataque inglés a la Flota de Indias en el año 1657.

55 «Un cañón de la escuadra de Egues», *Diario de Las Palmas*, 22 de marzo de 1933, p. 2.

56 RUMEU DE ARMAS (1947), pp. 185-186.

57 Archivo del Museo Municipal de Bellas Artes de Santa Cruz de Tenerife, *Inventario de las propiedades que posee dicho Excmo. Cuerpo en esta dependencia*, años 1934 y 1941.

58 Biblioteca Municipal Central de Santa Cruz de Tenerife, Fondo Documental Antiguo, Biblioteca-Museo, doc. 42. Carta de Nicolás Oliva a Heliodoro Rodríguez, Santa Cruz de Tenerife, 9 de julio de 1955.

59 GARCÍA PULIDO «Fragmentos de historia sepultada. Sobre el hallazgo de dos antiguas balas de hierro en Valleseco», *La Prensa*, 24 de diciembre de 2016, pp. 1-2.

La investigación posterior realizada por Oliva Blardony sacó a la luz un robo a gran escala de bronce en el depósito del museo municipal, donde también faltaron:

[...] un acetre o calderillo de bronce; un sello o cuño de metal con emblemas episcopales; dos alabardas; un campilán o machete con hoja de dos filos; un puñal corto; dos espadas de concha; otra espada de taza; dos pares de estribos -unos de plata y otros de bronce- doce pistolas de chispa y una pistola Remington⁶⁰.



Figura 4. Trozos del cañón rescatado por la draga (Museo Municipal de Bellas Artes de S/C de Tenerife)

UNA TRISTE CONCLUSIÓN

A tenor de cuánto hemos expuesto, es evidente que la empresa Promar 2007 pecó de optimista al suponer que aún podrían encontrarse en el fondo de la dársena los restos de los 44 barcos, cuya pérdida pudo documentar, ya que no tuvo en cuenta la profunda modificación que ha sufrido la costa santacruzera como consecuencia de la enorme expansión portuaria de los últimos dos siglos. Aunque nosotros nos hemos centrado en las destructivas consecuencias de los dragados incluidos en el fracasado Proyecto del ingeniero Matos, que destruyeron los que a priori debían ser los pecios más interesantes (el Fox y el galeón de la Flota de Indias), lo cierto es que el crecimiento portuario posterior ha seguido empleando métodos igual de destructivos sin ningún control arqueológico, cuyas repercusiones sobre el patrimonio subacuático aún están por valorar, aunque a tenor de los resultados obtenidos en las prospecciones geofísicas que se han hecho, es probable que hayan conllevado su completa desaparición.

PRENSA

Diario de Las Palmas
Diario de Tenerife
Eco de la Juventud
El Guanche
El Liberal de Tenerife
El Progreso
Gaceta de Tenerife
Hoy

⁶⁰ Biblioteca Municipal Central de Santa Cruz de Tenerife, FDA, Biblioteca-Museo, doc. 49. Carta de Nicolás Oliva a Heliodoro Rodríguez, Santa Cruz de Tenerife, 2 de agosto de 1955.

La Correspondencia de España
La Federación
La Opinión
La Prensa
Luz, Diario de la República

Fuentes electrónicas

Eldiario. Recuperado de https://www.eldiario.es/canariasahora/politica/constata-existencia-tenerife-reconoce-sistematicos_1_4738415.html [2 de febrero de 2022].

FUENTES CONSULTADAS

Archivo de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife

- Expediente 89.
- Expediente 95.

Archivo del Museo Municipal de Bellas Artes de Santa Cruz de Tenerife

- Inventario de propiedades, años 1934 y 1941.

Biblioteca Municipal Central de Santa Cruz de Tenerife. Fondo Documental Antiguo, Biblioteca-Museo

BIBLIOGRAFÍA

- CIORANESCU, A. (1993). *Historia del puerto de Santa Cruz de Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife, España: Viceconsejería de Cultura y Deportes.
- MARSHALL, M. A. N. (1967). «John Gibson and his cutter Fox». *The Mariner's Mirror*, num. 53, pp. 179-182.
- MEDEROS MARTÍN, A. y ESCRIBANO COBO, G. (2018). «Evolución histórica del Puerto de Santa Cruz de Anazo (Tenerife, Islas Canarias)». *Estudios Canarias: Anuarios del Instituto de Estudios Canarios*, núm. 62, pp. 107-154.
- MURCIA NAVARRO, E. (1975). *Santa Cruz de Tenerife, un puerto de escala en el Atlántico*. Santa Cruz de Tenerife, España: Aula de Cultura de Tenerife.
- NÚÑEZ CÁBANAS, V. (1926). *Memoria sobre el estado de las obras y servicios en 30 de junio de 1925: Puerto de Santa Cruz de Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife, España: Librería y tipografía Católica.
- OCHOA y BENJUMEA, J. (1930). *Memoria relativa al progreso y desarrollo del puerto de Santa Cruz de Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife, España: Librería y Tipografía Católica.
- PERAZA DE AYALA, J. (1959). «La Junta de Comercio de Canarias». *Anuario de Estudios Atlánticos* núm. 5, pp. 569-606.
- PINTOR GONZÁLEZ, M. (1951). *El puerto de Santa Cruz de Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife, España: Litografía A. Romero.
- POGGI Y BORSOTTO, F. M. (1881). *Guía histórico-descriptiva de Santa Cruz de Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife, España: Imprenta Isleña.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1947). *Piratería y ataques navales a las islas Canarias* (Tomo III, 1ª parte). Madrid, España: CSIC.