

# PUERTOS Y FONDEADEROS DE LA ISLA DE LA PALMA

*Alfredo Mederos Martín  
Gabriel Escribano Cobo*

## *Introducción*

La importancia marítima de La Palma no deriva tanto de la calidad de sus puertos, sino porque constituye el mejor canal para atravesar las Islas Canarias en la ruta Europa-África, dada la altitud de la isla, que protege a las embarcaciones de vientos del Este y Sureste. Simultáneamente, la constancia de los vientos alisios procedentes del Noreste evitaban zonas de calmas que se formaban en otros canales interinsulares. Finalmente, las notables profundidades en áreas próximas a la costa, permitían navegarla costeándola muy cerca de la orilla, con fondos en torno a 30 y 35 metros.

Este canal que cruza el espacio entre La Palma y El Hierro al Este o Tenerife y La Gomera al Oeste, continúa siendo utilizado en la actualidad como la mejor ruta si no se desea tocar las islas, pero también lo era si sólo se pensaba hacer una escala en Canarias, con lo que el puerto de Santa Cruz de la Palma, situado en la ruta descende, era el más adecuado. En este sentido, es muy significativa la opinión de un marino experto como G. Glas (1764/1982: 94) cuando comenta que “la ruta de navegación de Santa Cruz, en La Palma, es más segura que cualquier otra de Canaria o Tenerife”.

Esta ruta explica el emplazamiento de las atalayas de la isla que se concentran en el Noroeste, Norte, Noreste de la isla, entre Puntagorda y Santa Cruz de la Palma, como puede apreciarse en el mapa de A. Riviere (1740-43/1997: 217-219), que sitúa las atalayas en funcionamiento durante el siglo XVIII.

## *Los puertos naturales de La Palma*

### 1. Caleta de Iscagua, Esagua o Escagua. Punta de Izcagua. Garafía

Su importancia parece que se restringe a los siglos XVI y XVII de acuerdo con las citas de L. Torriani (1592), I. de Brizuela y P. Casola (1635/2000: 54) como Esagua y P.A. del Castillo y León (1686/1994) como Escagua. Era controlada desde la atalaya de la montaña de Matos, de 503 m.s.n.m.

### 2. Puerto de Loma de Grade o Lomada Grande. Proís de Lomada Grande. Garafía

Este fondeadero se localiza a sotavento de la Punta de Lomada Grande, donde se puede desembarcar. Parece tener un papel más destacado en los siglos XVI y XVII de acuerdo con las citas en los mapas de L. Torriani (1592), I. de Brizuela y P. Casola (1635/2000: 54) y P.A. del Castillo y León (1686/1994), los dos últimos mencionándolo sólo como Lomada Grande, sin especificar su carácter portuario. Contamos además con la referencia de que en 1603 se exportaron al puerto de Funchal, en la isla de Madeira, 300 quintales de pez de brea (Lobo, 1993: 136).

### 3. Puerto de Fernán Gil o Puerto Rico. Punta de Puerto Viejo y Caleta Paso de la Soga. Garafía

La punta de Puerto Viejo se localiza en la desembocadura del Barranco del Atajo. Bien este barranco, bien el barranco de Fernando Porto inmediato al Norte, que desemboca en el puerto de Santo Domingo, era el utilizado por los vecinos de Cueva de Agua y particularmente un rico propietario, Fernán Gil, durante el siglo *xvi* para extraer la pez que se obtenía en Garafía y Puntagorda, bajándola por el Barranco de Fernán Gil hasta el puerto de Fernán Gil (Frutuoso, 1590/1964: 129).

A partir del siglo *xvii* figura la denominación de Puerto Rico según los mapas de I. de Brizuela y P. Casola (1635/2000: 54) y P.A. del Castillo y León (1686/1994), pero puede deberse a una errata del topónimo Risco usado en el mapa de L. Torriani (1592).

### 4. Puerto de Santo Domingo. Proís y Punta de Santo Domingo. Garafía

El Proís de Santo Domingo es el mejor puerto del Norte de la isla a pesar de sus modestas condiciones. La clave del mismo es la presencia de un pequeño islote de 38 m.s.n.m., a sotavento del cual se protegen las embarcaciones de los vientos procedentes del interior de la isla, disponiendo de profundidades entre 42 y 50 m. según Varela (1788/1986: 24). Estas mejores condiciones explican que se mencione regularmente desde el siglo *xvi* hasta el siglo *xix*, en los mapas de L. Torriani (1592), I. de Brizuela y P. Casola (1635/2000: 54), P.A. del Castillo y León (1686/1994), A. Riviere (1740-43/1997: 217-218), F.X. Machado (1762), Bory de Saint-Vicent (1803), F. Coello (1849) y O.M. Stone (1887/1995: 335). El control se ejercía desde la atalaya de la montaña de Fernando Porto de 584 m.s.n.m.

### 5. Proís y Puerto de la Manga. Garafía

Es posible que a la Caleta de Don Pedro o quizás mejor al proís de la Manga, corresponda una referencia aislada de un pequeño puerto de Frutuoso (1590/1964: 128). Este proís sólo dispone de una mención clara en el derrotero de J. Varela (1788/1986: 25), donde recibe la consideración de puerto aunque “mui incomodo”, y era controlado desde la atalaya de la montaña de la Centinela de 306 m.s.n.m.

### 6. Caleta de Don Pedro. Proís de Don Pedro. Garafía

La proís de Don Pedro es un frágil fondeadero que debe abandonarse a la menor señal de brisa, ya que se encuentra completamente desprotegido, lo que explica que también sea considerado por Varela (1788/1986: 25) como “mui incomodo”. Su mayor actividad parece centrarse entre los siglos *xvi* y *xviii* de acuerdo con las citas de L. Torriani (1592), I. de Brizuela y P. Casola (1635/2000: 54), P.A. del Castillo y León (1686/1994) y el derrotero de J. Varela (1788/1986: 25). La vigilancia se ejercía desde la montaña del Pozo de 689 m.s.n.m.

### 7. Puerto de la Faxana. Proís de La Fajana o de Franceses. Garafía

El proís de La Fajana es otro de los fondeaderos ocasionales de la costa Norte, en este caso aprovechando una roca próxima a la costa, que debe abandonarse en cuanto se levanta el viento. Frecuentado como La Manga y Don Pedro sólo por bergantines de tráfico interinsular, sobretudo para cargar granos, es igualmente considerado como “mui incomodo” (Varela, 1788/1986: 25). Su etapa más importante parece tener mayor continuidad y se sitúa desde el

siglo XVI hasta el siglo XVIII si nos atenemos a su mención en los mapas de L. Torriani (1592), I. de Brizuela y P. Casola (1635/2000: 54), donde sólo se lo menciona como punta de la Faxana, P.A. del Castillo y León (1686/1994), en el que recupera su carácter de puerto, A. Riviere (1740-43/1997: 217-218) y el derrotero de J. Varela (1788/1986: 25).

#### 8. Proís de Gallegos. Barlovento

Usado tradicionalmente como fondeadero, debe abandonarse a la menor señal de brisa.

#### 9. Caleta Gaviotas. Punta Gaviota y Puerto Escondido. Barlovento

La única referencia se restringe al siglo XVI por su presencia en el mapa de L. Torriani (1592).

#### 10. Puerto de Talavera. Punta Talavera. Barlovento

La primera referencia que disponemos es un protocolo de Juan Márquez (Rivero, 1992: 514) de 2-9-1523 donde se menciona el envío desde Tenerife de 1200 fanegas de cebada al Puerto de Talavera. Su continuidad en los principales mapas de Canarias como los de L. Torriani (1592), A. Riviere (1740-43/1997: 217-218), F.X. Machado (1762), J. Varela (1788/1986: 25) y F. Coello (1849), ponen de relieve su protagonismo, aunque restringido al tráfico interinsular. Por otra parte, en los mapas de I. de Brizuela y P. Casola (1635/2000: 54) y P.A. del Castillo y León (1686/1994) sólo se recoge el topónimo Talavera sin especificar un carácter portuario.

#### 11. Puerto de Los Sauces o de Espíndola. San Andrés y Sauces

Citado simplemente como Sauces por L. Torriani (1592), figura en los mapas de I. de Brizuela y P. Casola (1635/2000: 54) y P.A. del Castillo y León (1686/1994) también sin utilizar topónimo, por el mayor protagonismo del puerto de San Andrés. Sin embargo, en un protocolo de B. Justiniano (Galván, 1990: 905) de 1526 o 1527 se menciona al Puerto de Los Sauces donde el navío portugués *Santo Antonio*, fletado por un mercader genovés, cargó azúcar para el puerto de Amberes en Flandes.

La primera vez que figura como Puerto de Espíndola será en el mapa de Riviere (1740-43/1997: 217-218), siendo el derrotero de J. Varela (1788/1986: 25) el único que usa alternativamente el de Puerto de los Sauces o de Espíndola. En el siglo XIX, F. Coello (1849) retomará el nombre de Puerto de Espíndola. Actualmente cuenta con un puerto refugio de barcos pesqueros.

#### 12. Caleta de Orpefa. Charco Azul. San Andrés y Sauces

La única mención a la Caleta de Orpefa, que probablemente se corresponda con el Charco Azul, aparece recogida en el mapa de Torriani (1592).

#### 13. Puerto de San Andrés o de las Lajas. San Andrés y Sauces

Denominado inicialmente como puerto de San Andrés en los mapas de L. Torriani (1592), I. de Brizuela y P. Casola (1635/2000: 54), P.A. del Castillo y León (1686/1994) y en un

Mapa anónimo de *ca.* 1765, recibe el nombre de Puerto de las Lajas o de San Andrés en el derrotero de J. Varela (1788/1986: 26).

Al ir progresivamente perdiendo importancia, en mapas del siglo XIX se cita simplemente como San Andrés por Bory de Saint Vicent (1803) y O.M. Stone (1887/1995: 335, 376-377), aunque esta última especifica en el texto su carácter de puerto, señalando como principal deficiencia la carencia de agua, de la cual se abastecían en el barranco.

#### 14. Puerto de la Puntallana o de El Guindaste. Punta de El Guindaste. Puntallana

Durante el siglo XVI, fue un notable puerto donde se embarcaba azúcar para Flandes (Frutuoso, 1590/1964: 125), próximo a la desembocadura del Barranco Hondo de Nogales. Quizás a este puerto se refieran dos datas de 1506 y 1507 que hacen referencia al puerto de la Puntallana (Moreno, 1988: 99-100) y un informe emitido por de la Casa de la Contratación de Sevilla en 1572 (Martín Rodríguez, 1995: 222) que sólo menciona dos puertos de la isla, el de Santa Cruz de La Palma y otro en Puntallana.

Este carácter portuario se mantenía en el siglo XVIII como refleja el derrotero de J. Varela (1788/1986: 25). Su control se ejercía desde la atalaya en la montaña de La Galga de 437 m.s.n.m.

En todo caso, estos pequeños puertos del litoral noreste de la isla como Talavera, Espíndola, Las Lajas o Guindaste son considerados globalmente en el derrotero de Varela (1788/1986: 26) como de “suma incomodidad”.

#### 15. Llancón. El Ancón. Puntallana

Sólo aparece citada por Frutuoso (1590/1964: 123), quien la considera una bahía honda y espaciosa, con entrada al Sur, donde cabe una gran nave. Era vigilada desde la atalaya de la montaña Loral de 443 m.s.n.m.

#### 16. Puerto de la Paja y Puerto Trigo. Puntallana

Frutuoso (1590/1964: 123) cita un Puerto de la Nave en Puntallana, que probablemente se corresponde, bien con el Puerto de la Paja, bien con Puerto Trigo. Este último, como toda la bahía de Santa Cruz de la Palma, era controlado desde la atalaya de la montaña de Tenagua de 584 m.s.n.m.

#### 17. Ensenada y Playa del Cabo. Santa Cruz de la Palma

Considerada el primer punto débil de la defensa del Puerto de Santa Cruz de La Palma por L. Torriani (Rumeu, 1947/1991/2: 391), sirvió de vía de penetración de los franceses en 1553.

#### 18. Puerto de Santa Cruz de la Palma

Los límites de la bahía van desde Punta Santa Catalina al Norte, donde comienza la Ensenada del Palo, hasta la Punta de San Carlos al Sur. La vigilancia del puerto se efectuaba desde el Risco de la Concepción (Buenavista, Breña Alta), con 355 m.s.n.m., y la montaña de Tenagua (Puntallana), con 584 m.s.n.m. (Fig. 1).

La bahía se encuentra protegida de los vientos del Noreste, Norte, Noroeste (Varela, 1788/1986: 26), Oeste, Suroeste y Sur, pero está abierta a los del Este, como resalta Feuillée (1724/1997: 127) y Sureste. A poco más de 200 m. de la orilla se disponen de profundidades de hasta 25 m., que pronto llegan hasta 35 m. La dispersión de estos limpios de arena negra con profundidades entre 33 y 50 m. hacía necesario el recurso a prácticos del puerto (Varela, 1788/1986: 26).

Los dos principales peligros del puerto de La Palma son el viento denominado “caldereto” y las mareas de “corredera”. El “caldereto” son rachas de viento descendente del Oeste procedentes de tierra, desde las alturas de La Caldereta, que pueden llegar a desarbolar e incluso hundir las embarcaciones, situación que suele producirse a lo largo de todo un día, generalmente a mediados de marzo o a mediados de septiembre.

Las mareas de cuarto cuadrante denominadas “corredera” son la principal razón de los continuados destrozos del muelle de Santa Cruz de La Palma. Se trata de grandes olas que se producen a la entrada del puerto, las cuales recorren el muelle de atraque y van posteriormente a reventar en la playa, resultando altamente peligrosas para las embarcaciones si son arrastradas contra la orilla.

La primera cita del puerto procede del mapa de V. Fernández (1507; en Santiago, 1947: 350) donde se recoge simplemente el término de A Palma. L. Torriani (1592) sólo escribe Ciudad. Posteriormente, I. de Brizuela y P. Casola (1635/2000: 54), P.A. del Castillo y León (1686/1994), F.X. Machado (1762) y J. Varela (1788/1986: 26) lo citan como Puerto Principal, pero sin otorgarle un nombre concreto.

Las condiciones náuticas del puerto de La Palma no resultan demasiado destacadas por los cronistas, si bien en general existe unanimidad en una valoración positiva (Miñano, 1826/1982: 40, 44). Se trata del mejor fondeadero de la isla (Olive, 1865; Stone, 1887/1995: 348; de las Casas, 1898: 30) e inclusive se llega a afirmar su condición de “espaciosa bahía (...) muy buena” (Madoz, 1845-50/1986: 158, 164) o simplemente de “buena baía” (Castillo y Ruiz de Vergara, 1737/1948-60: 1409).

Durante la cuarta guerra en Italia contra los franceses, que comienza en 1511, una Real Cédula de 1512 ordenó la fortificación del puerto de La Palma, construyéndose el castillo de San Miguel (Rumeu, 1947/1991/2: 233-241), que ya estaba terminado en 1515, pero tendrá que esperar hasta 1524 para contar con piezas artilleras, siendo posteriormente objeto de reformas en 1554-55. Fue demolido en 1897.

En estas etapas iniciales, la exportación de orchilla era uno de los productos más demandados, como ejemplifica un protocolo de B. Justiniano (Galván, 1990: 380) de 27-3-1527 por el cual la carabela Santa María de la Concepción parte de Santa Cruz de Tenerife a cargar orchilla en Santa Cruz de La Palma y, tras una escala en Garachico, partirá hacia Cádiz. Como isla en ocasiones deficitaria de trigo, puede mencionarse el protocolo de R. Fernández (Martínez Galindo, 1988: 566) de 15-9-1524 en el que se envían 350 fanegas de trigo desde el Puerto de la Cruz al Puerto de Santa Cruz de la Palma.

En los protocolos de D. Pérez se reflejan las principales exportaciones de la isla a mediados del siglo XVI, vino hacia Lisboa y Gran Canaria en 1546 y 1553, azúcar hacia Normandía y Cádiz en 1546 y 1547 o vino, pez y queso hacia las Indias en 1546 (Hernández Martín, 1999: 64-65, 98, 101, 137, 222).

Entre 1515 y 1519, en el puerto de Santa Cruz de la Palma comenzó a construirse un muelle o malecón de piedra después de finalizarse el Castillo de San Miguel, “Con los materiales que sobraron (cal, cantos y otros) (...) ya que no podían ser utilizados en otra cosa”. Sin embargo, “continuos robos (...) han impedido terminar la obra”, ordenándose por Real Cédula de 1520 al lugarteniente del gobernador en La Palma la provisión de fondos para su finalización (Aznar et alii, 1991: 61). En 1524 aún continuaban las obras, comentándose que ya se llevaban gastados 500.000 maravedís de penas de cámara, 100.000 de repartimientos, 800 ducados de los propios y autorizándose finalmente ese año otros 500.000 maravedís de sisa o repartimientos para finalizarlo (Aznar et alii, 1991: 132).

Este muelle, hacia 1561, tenía unas dimensiones de 27.7 m. de largo y, de acuerdo con Rumeu (1947/1991/2: 333-334, 374), era el único que merecía tal nombre en Canarias durante el siglo XVI. Simultáneamente, a lo largo de dicho siglo, todos los barcos pesqueros varaban en la playa, junto a la Iglesia de Nuestra Señora de la Piedad (Lobo, 1993: 134).

Sin embargo, el permanente azote del mar exigiría pronto la reconstrucción del muelle de madera (Lorenzo, 1987: 158-159), pero ante la falta de recursos el Cabildo de La Palma se dirigirá al Rey en 1561 solicitando ayuda económica, la cual no se materializó hasta una Real Cédula de 5 de Agosto de 1577, donde se autorizará a enviar 500 esclavos negros a las Indias para utilizar el importe de su venta en las fortificaciones de la isla y la reconstrucción del muelle.

Tras la venta total de las licencias por parte del Cabildo de La Palma en 1583, se solicita al monarca el nombramiento de un ingeniero de obras, lo que se concede por Real Cédula de 18 de marzo de 1584, otorgándose la dirección a Leonardo Torriani. Las obras de un muelle de mampostería se reiniciarán en septiembre de 1584, al pie de la torre de San Miguel o torre del muelle, pero aún se encontraban en una fase inicial en el verano de 1586 cuando Torriani regresó a la Península, quedando encargado el oficial cantero Cristóbal de Laserna desde febrero de 1587. L. Torriani volverá a inspeccionar las obras en verano de 1587 donde permaneció hasta diciembre de ese año no concluyéndose el muelle en su totalidad hasta 1594 (Martín Rodríguez, 1995: 224-232), que presentaba en su obra final 35.28 m. de largo y 7.56 m. de ancho máximo.

Pasados poco menos de treinta años, el muelle volvió a presentar por segunda vez una imagen desoladora. En 1624, Felipe IV, por Real provisión, autoriza a imponer impuesto de un 2.5 % en los embarques a Indias para reedificar el muelle a petición del Concejo de La Palma (Nuñez Pestano et alii, 1999: 135-136). Pasados 47 años, en 1671 ya se hablaba “de la gran ruina y destrucción del Muelle que había”, manteniéndose este ruinoso estado al menos hasta 1678 “deshecho por las tormentas del mar” (Lorenzo, 1987: 437), lo que evidencia la necesidad de continuas reparaciones por lo abierta que era la bahía (Fig. 2).

En 1728 se iniciaron nuevas obras en el muelle, pero en el invierno de 1730 se destruyó seriamente el muelle, realizándose la reconstrucción del mismo en 1735. Antes de 1757 se realizaron nuevas obras de mejora, que seguramente Glas ya encontró en 1764 semidestruido.

De acuerdo con Glas (1764/1982: 94) el principal problema del puerto era en invierno, cuando el oleaje llegaba hasta el interior de la bahía y playa, impidiendo a los botes de pesca salir o entrar a tierra durante varios días seguidos, hasta destruir incluso el pequeño malecón existente. Igual impresión obtiene José Van de Walle Cervellón en 1777 quien lo encuentra arrasado por completo (Béthencourt, 1988: 292).



En el fondeadero exterior, la situación no era muy favorable y José Van de Walle Cervellón en 1798 también comenta que había “visto mucha veces encallar Barcos (...) a causa de los Bientos y mar” (Béthencourt, 1988: 292).

A partir de 1797 se valoraron las obras que serían necesarias para la reconstrucción del muelle por el Concejo de La Palma (Núñez Pestano et alii, 1999: 631), problema que continuaba en 1803 cuando se comenta en una sesión del Cabildo de la Palma que por falta de arbitrios el muelle estaba “destruido casi enteramente por la violencia de estos mares” el cual “a(h)uyenta a los extranjeros que solían llegar aquí de arribada (...) por tener que conducir todo varando en la playa con lanchas (...) además que sufrir frecuentes averías si se mojan los géneros por lo borrascoso de la mar” (Lorenzo, 1987: 328-329). Tres años después, en 1806, la situación parece haber empeorado pues se comenta que del muelle “no quedan más que sus fragmentos” (Lorenzo, 1987: 457). En 1811 el muelle se encontraba en obras, pues conocemos una licencia para cortar madera de los montes de la isla con destino a la obra del muelle (Núñez Pestano et alii, 1999: 566). Sin embargo, será afectado por los temporales del 22-24 de diciembre de 1812 que dañaron seriamente a toda la línea de costa de la ciudad y dejaron “muy deteriorados” los cimientos del Castillo de San Miguel (Núñez Pestano et alii, 1999: 277).

A partir de noviembre de 1820 será autorizado el Puerto de Santa Cruz de La Palma a comerciar directamente con América y otros puertos extranjeros (León y Xuárez, 1868/1978: 173).

En 1848 se encargó un proyecto al ingeniero Francisco Aguilar, el cual presentó en 1853, que pretendía construir un muelle de 177.5 m. de longitud (Díaz Lorenzo, 2000: 16). Sin embargo, la ralentización de la tramitación del proyecto en la Dirección General de Obras Públicas hizo que se devolviese en 1859 para su reforma, y finalmente por Real Orden de 24 de Mayo y 3 de Agosto de 1861 fue aprobada y adjudicada la nueva obra portuaria al único contratista que acudió a la licitación, José Massieu y Rodríguez, aunque las mismas no se llevaron a cabo, como pronto ya destacó B. Carballo (1862/1990: 143). Una ampliación y reforma del proyecto será encargado en 1865 al ingeniero Juan de León y Castillo, aprobándose finalmente en 1871 con el compromiso de los ayuntamientos de la isla en contribuir con el 50 % del coste de la obra (Díaz Lorenzo, 2000: 16).

La contrata finalmente será adjudicada por Real Orden de 26 de Mayo de 1871 a Jose A. Rodríguez González. Sin embargo, un violento temporal destruyó el 13 de Enero de 1873 buena parte de la obra del muelle, lo que exigió a Juan de León y Castillo un nuevo proyecto para su reconstrucción que entregó en Julio de 1873. Tras sucesivas prórrogas, el nuevo muelle, de 177.5 metros, fue inaugurado informalmente el 21 de Diciembre de 1874 cuando atracó el pailebot *Águila*, para coger carga y hacer un trayecto hacia el Puerto de la Cruz, aunque las obras no se entregarán provisionalmente hasta Junio de 1875, y definitivamente en Octubre de 1876 (Díaz Lorenzo, 2000: 18) (Fig. 3).

Por entonces, el único trayecto regular que arribaba al puerto era una balandra de 50 toneladas, de las que habitualmente se utilizaban para la pesca de altura, que hacía un viaje semanal entre el Puerto de la Cruz y el Puerto de Santa Cruz de la Palma, la cual a veces tenía que esperar durante días para poder descargar y volver a cargar (Christ, 1886/1998: 93). La carga principal era el Correo Real junto con diversas mercancías. Ocasionalmente viajaban pasajeros que por un precio muy barato se instalaban donde podían (Edwardes, 1888/1998: 241-242). Este servicio mejoró a partir de 1888 con la entrada en servicio para Canarias de los

nuevos vapores correillos León y Castillo y Viera y Clavijo de la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios que acababan de ser construidos en el Reino Unido, puesto que la compañía de vapores era una filial de la casa británica Elder and Dempster (Díaz Lorenzo, 2000: 28).

Aún así, se continuaba la práctica de fondear frente a la ciudad, donde se disponían de fondos de 15 a 20 brazas (D’Avezac, 1848/1999: 155), entre 25 y 33 m. de profundidad. Dos buenas descripciones de las poco adecuadas condiciones de desembarco en la isla son las aportadas por A. Coquet (1884/1982: 59) y R. Verneau (1891/1981: 254). Al igual que sucedía en otras islas, salvo buenas condiciones de la mar, los veleros normalmente atracaban en alta mar, echando el ancla, y a continuación, bien mandaban alguna lancha a la escollera para intentar desembarcar, bien debían esperar a que una lancha partiese del puerto para recoger a los pasajeros. Una vez la barca se acercaba a la escollera, ante la falta de escalera de desembarco, esperaban a que los botes fueran empujados hasta casi la altura de la escollera, manteniéndose distanciados de ella con ayuda de los remos, donde los pasajeros eran levantados en brazos hasta tierra o bien los marineros entraban en el agua para cogerlos en brazos o llevar en sus hombros a los pasajeros. Para embarcar, nuevamente los pasajeros eran transportados a hombros desde la playa hasta una lancha, con la cual se dirigían posteriormente hasta el barco (Coquet, 1884/1982: 59, 65). La otra opción, bastante más difícil para una persona no acostumbrada, era saltar directamente al muelle. Con marea alta, se aprovechaba el impulso hacia arriba para estar atento y saltar a tierra. Durante la bajamar, el muelle quedaba por encima unos 3 ó 3.5 m. y había que saltar desde el muelle directamente hacia el interior de la embarcación (Christ, 1886/1998: 67-68; Edwardes, 1888/1998: 242-243).

Ya desde 1875 el Ayuntamiento de Santa Cruz de la Palma volvió a solicitar una prolongación del muelle que inicialmente fue desestimada, pero tras insistir en 1882 se encargó el proyecto al ingeniero José Manuel Alonso (Díaz Lorenzo, 2000: 18). Su declaración como puerto de interés general el 8 de Junio de 1883 favoreció la aprobación de una ampliación de 30 metros, hasta completar un trazado de 207.5 metros, adjudicada por Reales Órdenes de 31 de Julio y 3 de Diciembre de 1883 a Ballester y Martí. Una segunda ampliación del ensanche del muelle será aprobado por Real Orden de 20 de Junio de 1885, justo después la visita de A. Coquet. Sin embargo, como señala Christ (1886/1998: 67), el efecto que entonces seguía produciendo el puerto era “sinistro”, con el muelle aún en construcción, de nuevo roto por los temporales de invierno. Una tercera ampliación será aprobada el 17 de Febrero de 1888, siendo adjudicadas al mismo concesionario que realizó las ampliaciones de 1883 y 1885, Ballester y Martí, prolongándose las obras hasta Abril de 1890, cuando se produjo la recepción definitiva del muelle. No obstante, los proyectos aprobados en 1885 y 1888 estuvieron destinados a reforzar la obra y no a realizar un aumento de la longitud del muelle de atraque.

Nuevamente en 1888 el Ayuntamiento de Santa Cruz de la Palma volverá a solicitar una prolongación del muelle, encargándose en 1889 un nuevo proyecto que contemplaba la construcción de 50 m. adicionales de muelle al ingeniero Eugenio Suárez Galván, que será aprobado en 1890 y adjudicado en enero de 1892 a Vicente Soler y Segorb. Este contratista paralizó las obras por el aumento de costes en Junio de 1894 decretándose la recesión de la contrata en 1896 y su liquidación en 1898 (Díaz Lorenzo, 2000: 20).

La instalación de un cable telegráfico entre el Puerto de Santa Cruz de La Palma con la Caleta Interián de Tenerife (Arribas, 1990/1993: 162) supondrá un salto cualitativo en la



mejora de las comunicaciones de la isla con la Península y el resto de Europa. Además, desde Diciembre de 1899, la ciudad quedará integrada como escala regular en la línea mensual Barcelona-Cuba-Méjico de la Compañía Trasatlántica Española, haciendo escala los días 19 (Díaz Lorenzo, 2000: 26), lo que contribuirá a la consolidación de los lazos comerciales y humanos entre La Palma y Cuba.

Un nuevo proyecto de prolongación del muelle y anteproyecto de construcción de un dique de defensa redactado por el ingeniero Paz y Peraza será aprobado inicialmente en agosto de 1898. Y ambos fueron integrados dentro de un único proyecto por el ingeniero Prudencio de Guadalfara que finalmente fue aprobado en marzo de 1899 y adjudicado en junio de 1900 a Manuel Menéndez Álvarez. La contrata sin embargo será objeto de cinco traspasos sucesivos antes de comenzar las obras, primero a Hijos de Juan Yanes, en segundo lugar a Antonio Yanes y Compañía, en tercer lugar a Brage, Marco y Compañía, en cuarto lugar a T. Marco y Compañía y finalmente a Carlos La Roche y García, comenzando las obras en Julio de 1900, con un plazo de ejecución de 16 años (Díaz Lorenzo, 2000: 20, 22).

Tal como sucedió en La Gomera, la visita real de Alfonso XIII el 3 de Abril de 1906 en el vapor correo Alfonso XII, será decisiva para la agilización en las obras del muelle. Para desembarcar, el rey utilizó una lancha, aprovechando para saltar al muelle un entarimado de madera que se había construido ex profeso para su visita, sustentado por la grúa Titán que estaba siendo empleada en las obras del muelle (Díaz Lorenzo, 2000: 30-31). Algo más de un año después, en Noviembre de 1907, se encargará un nuevo proyecto de reforma del puerto, retomándose las obras del muelle en Junio de 1908.

Ya en 1910 el muelle estaba siendo utilizado para cargar y descargar, con permiso del contratista de la obra, solicitando en noviembre de 1913 el presidente del Cabildo de La Palma a la Dirección General de Obras Públicas la recepción provisional de la parte terminada del puerto que entonces eran unos 121 m. Sin embargo, el repentino fallecimiento del contratista, Carlos La Roche, en enero de 1914, provocará la inmediata paralización de las obras, acordando sus herederos la rescisión del contrato en Junio de 1914, liquidación en Octubre de 1915 y recepción definitiva de las obras hasta entonces ejecutadas en Enero de 1917 (Díaz Lorenzo, 2000: 22, 24). Lamentablemente, la reanudación de estas obras nunca se producirá.

Una vez que las obras del muelle volvieron a salir a concurso, ante la falta de adjudicatarios, tendrá que ser el Cabildo de La Palma quien se hará cargo de las obras, las cuales volverán a retomarse en Septiembre de 1932.

Después de la Guerra Civil, será el ingeniero Miguel Pintor González quien a partir de 1945 redactará numerosos proyectos para la mejora del puerto. Actualmente, el muelle está protegido por un dique de 700 metros con dirección Sur, que defiende el muelle de Rivera orientado al Suroeste, el cual cuenta con una longitud máxima de 217 metros.

Año	Capitán	País	Barcos	Lugar	Bibliografía
1537	Almirante Bnabo	Francia	6	S/C Palma	Rumeu, 1947/1: 88-94
1553	Jean Le Clerq, Pie de Palo	Francia	3	S/C Palma	Frutuoso, 1590/1964: 112-117; Viera y Clavijo, 1776-83/1967-71/2: 137; Rumeu, 1947/1: 147-156
1560	John Poole y Thomas Champneys	Inglaterra	2	S/C Palma	Rumeu, 1947/1: 328-329
1563	Edward Cook	Inglaterra	2	S/C Palma	Rumeu, 1947/1: 328-329
1570	Jacques de Sores	Francia	5	Fuencaliente	Viera y Clavijo, 1776-83/1967-71/2: 45, 808-809; Rumeu, 1947/1: 511-518
1585	Francis Drake	Inglaterra	29	S/C Palma	Rumeu, 1947/2: 17-25; Béthencourt, 1988: 292, nota 117
1588		Inglaterra	3	S/C Palma	Lorenzo, 1987: 149
1618	Tabac Arráez y Solimán	Argelia	36	Tazacorte	Rumeu, 1947/3: 53
1690		Turquía	2	Los Sauces Tazacorte Puntagorda S/C Palma	Viera y Clavijo, 1776-83/1967-71/2: 282; Lorenzo, 1987: 216
1743	Charles Windham	Inglaterra	3	S/C Palma	Rumeu, 1947/3: 265
1743		Inglaterra	4	Tazacorte	Viera y Clavijo, 1776-83/1967-71/2: 352
1800		Francia	1	Tazacorte	Pinto, 1954/1996: 401

*Ataques piráticos a la Isla de La Palma. Tabla 1. Ataques a los puertos de la isla de La Palma.*

### 19. Punta y Playa de Bajamar. Santa Cruz de la Palma

Era considerada el segundo punto débil de la defensa del Puerto de Santa Cruz de La Palma por Torriani (Rumeu, 1947/1991/2: 391), punto por donde ya habían penetrado en 1585 los ingleses de Francis Drake. Vuelve a reaparecer en el mapa de F. Coello (1849).

### 20. Caleta del Palo. Mazo

Situado casi en el límite de Breña Baja con Mazo, L. Torriani (1592/1978: 293) expresa claramente que “es el mejor puerto de todos para desembarcar; es bastante extenso y tiene buen abrigo durante todo el año” y lo presenta en su mapa (Torriani, 1592). Sin embargo, sorprendentemente, no reaparece en la cartografía hasta el mapa de F. Coello (1849), aunque se suele señalar la Punta de los Frailes que recoge el mapa de Torriani a continuación de la Caleta del Palo, caso de los mapas de I. de Brizuela y P. Casola (1635/2000: 54) ó P.A. del Castillo y León (1686/1994), quien la menciona como Freyle. Actualmente, esta importante caleta está bastante oculta ya que se encuentra en la trasera del Aeropuerto de La Palma.

### 21. Puerto Savina o de la Sabina. Varadero de la Sabina. Mazo

Otro punto posible de desembarco en la isla según Torriani (Rumeu, 1947/1991/2: 394), quien lo dibuja en su mapa (Torriani, 1592). Según Rumeu (1947/1991/2: 394, nota 91), se trata de la Cala de la Bajita, topónimo que recoge el mapa de F. Coello (1849).

## 22. Puerto o Caleta de San Simón. Punta Baja de San Simón y Playa del Burro. Mazo

Considerado uno de los posibles puntos de desembarco en la isla según Torriani (Rumeu, 1947/1991/2: 394), figura en los mapas de L. Torriani (1592), I. de Brizuela y P. Casola (1635/2000: 54) y P.A. del Castillo y León (1686/1994), sin especificar su condición de puerto o caleta. Perderá importancia hasta que reaparece en el mapa de F. Coello (1849) citado como caleta de San Simón.

## 23. Playa de los Roques. Roques de Niares. Mazo

La única mención a esta playa de callados entre los Roques de Niares y la Punta de Tegalate es en el derrotero de J. Varela (1788/1986: 26-27), por la ligera protección que ofrecían los roques, aunque era sólo susceptible de ser usada por barcas de remos.

## 24. Puerto Viejo. Punta de Fuencaliente

Una interesante referencia de 1646 es la existencia de un “Puerto Viejo, por donde hay tradición que se ganó esta isla” (Lorenzo, 1987: 242), que resulta discordante con la unanimidad de los cronistas sobre la conquista de la isla tras desembarcar en el Puerto de Tazacorte (vide infra). Este importante dato se repite en von Buch (1825/1999: 237) quien vuelve a referirse al Puerto Viejo “donde los españoles abordaron por primera vez en la isla para hacer su conquista”. Esta referencia sólo la pudo tomar del manuscrito redactado en La Palma por el licenciado Juan Pinto de Guisla el 17-1-1678, que consultó directamente en Tenerife en el siglo XIX.

Este puerto desaparecerá cuando el volcán de la montaña de los Corrales o de las Cabras, comenzó con temblores de tierra el 13-11-1677, hasta abrirse las 20 primeras aberturas el día 17 por encima de la Fuente Santa, en la pendiente de la Cuesta Cansada, que alcanzaron el mar justo en el Puerto Viejo, y uno de los ramales sepultó la Fuente Santa, que por manar sus aguas medicinales a gran temperatura había dado nombre al municipio de Fuencaliente, y figura en el mapa de Torriani (1592). El volcán cesará el 21-1-1678 (Feuillée, 1724/1997: 127; Viera y Clavijo, 1776-83/1967-71/2: 265; von Buch, 1825/1999: 236-238).

A posteriori, sólo contamos con una cita cartográfica de F. Coello (1849), quien recoge el emplazamiento de la fuente en la punta de Fuencaliente.

## 25. Caleta de Zamora. Playa, Bajás y Punta de la Zamora. Fuencaliente

Sólo contamos con referencias a partir de la segunda mitad del siglo XIX, en F. Coello (1849), Edwardes (1888/1998: 250) y P.J. de las Casas (1898: 30).

## 26. Caleta de Los Pájaros. Charco Verde. Los Llanos de Aridane

Como otros puertos del oeste de La Palma, con el progresivo aumento de la importancia de Los Llanos de Aridane, van ganando importancia diversas caletas de su entorno, como ésta citada en los mapas de F. Coello (1849) y Edwardes (1888/1998: 250).

## 27. Puerto de Naos. Playa de Puerto Naos. Los Llanos de Aridane

El puerto de Naos está abierto a los vientos del Sur y Oeste, siendo estos últimos particularmente peligrosos, ya que pueden empujar las embarcaciones contra el límite sur de la playa, la Punta del Pozo.

Adquiere importancia a partir de la segunda mitad del siglo XVIII si nos atenemos a las referencias mapas de A. Riviere (1740-43/1997: 219), F.X. Machado (1762), T. López (1780), F. Coello (1849) y P.J. de las Casas (1898: 30), con planos detallados de Riviere y Coello, pero siempre en una posición dependiente del de Tazacorte (Fig. 4).

Sin embargo, Riviere (1740-43/1997: 239) aporta un dato muy significativo, aunque “es de ningún Comercio, pues su subida es muy difícil (...) puede muy bien dar fondo cualquier embarcación por ser limpio su fondo y fácil desembarcar”, alcanzando profundidades entre 42 y 50 m. (Varela, 1788/1986: 27). Éste era el principal inconveniente que tenía el puerto de Tazacorte, por el continuo aporte de cantos rodados arrastrados por el Barranco de las Angustias, y convertía a Naos en un fondeadero próximo y complementario al de Tazacorte.

## 28. Puerto de Tazacorte. Tazacorte

La playa de Tazacorte, delimitada por las puntas de Juan Grage y de Tazacorte, es la desembocadura natural de los barrancos de las Angustias y Tinisque, lo que generalmente provoca que se vaya anegando en años de grandes lluvias. A poco menos de un kilómetro de la costa, se disponen de profundidades de 30 m. para fondear, con óptimos entre 33 y 50 m. (Varela, 1788/1986: 27).

Este continuo aporte de cantos a la playa obligaba a los pescadores, durante el siglo XVIII, a quitar durante las mareas bajas las piedras del agua porque “tupen las dos caletillas que tienen hechas” (Riviere, 1740-43/1997: 236), junto al Castillo de Juan Grage.

Algún autor considera que está “abierto a todos los vientos” (de las Casas, 1898: 30), si bien Glas (1764/1982: 94; Viera y Clavijo, 1776-83/1967-71/2: 404; Stone, 1887/1995: 349) especifica que sólo está expuesto a los vientos del Oeste. En realidad, al igual que la playa de Puerto Naos, está abierto a los vientos de Sur y Oeste, siendo particularmente peligrosos estos últimos como resalta Glas.

Otro de los principales peligros es una baja muy próxima, a poco menos de un kilómetro al Sur de la Punta de Tazacorte, las rocas “gabaseras” que pueden producir un hundimiento si no se evitan.

En el puerto de Tazacorte desembarcará Alonso Fernández de Lugo el 29 de septiembre de 1492 (Torriani, 1592/1978: 226; Abreu y Galindo, 1632/1977: 282; Marín de Cubas, 1694/1986: 235), aunque el desembarco es citado con fecha errónea por Abreu y Galindo (29-9-1490), Marín de Cubas (29-9-1491) y Torriani (29-4-1493). Si nos atenemos a la crónica Ovetense (1639-46/1978: 171), Fernández de Lugo había embarcado en el puerto de Garachico.

En el siglo XVI aparece citado en el Registro General del Sello en 1521 y 1524 (Aznar et alii, 1991: 75, 135), por G. Frutuoso (1590/1964: 118) y el mapa de L. Torriani (1592). Durante este periodo el puerto de Tazacorte fue utilizado principalmente para embarcar el

azúcar de los ingenios del Valle de Aridane hacia Flandes, caso de una nao holandesa de 1555 (Lobo, 1993: 136), pero con la crisis del cultivo de azúcar perderá importancia, aunque siempre mantendrá su posición como segundo puerto de la isla y el principal de la banda occidental. No obstante, también se embarcaba trigo para su venta en Gran Canaria de las tierras de Juan de Monteverde según un protocolo notarial de 1553 (Hernández Martín, 1999: 190-191) o pipas de vino en un barco francés como recoge otro protocolo de 1561 (Hernández Martín, 1999: 16).

Para su protección, se construyó el Castillo de Juan Grage, que recibió probablemente este nombre por su proximidad a la punta de Juan Grage. Se situaba en las laderas de la montaña de el Time, junto a la desembocadura del Barranco de las Angustias, y a él probablemente se refiere Jácome de Monteverde, propietario del ingenio de azúcar de Tzacorte, cuando menciona en 1524 (Aznar et alii, 1991: 33, 135) que ha hecho baluartes con cañones para la defensa del puerto. En 1635 contaba con cuatro cañones de hierro (Brizuela y Casola, 1635/2000: 67). Fue propiedad de la familia van Dalle, y posteriormente de la familia Massieu, siendo reedificado en el siglo XVIII. Se encontraba totalmente derruido en 1884, dándosele de baja en 1924 y ordenándose su demolición en 1928 (Pinto, 1954/1996: 393-394).

En el otro extremo del puerto, próximo a la desembocadura del Barranco de Tinisque, y su afluente el Barranco Hondo, se encontraba el castillo de San Miguel que fue demolido parcialmente hacia 1942 durante la construcción de la carretera de Tzacorte hacia Argual (Pinto, 1954/1996: 390). Ambos castillos fueron reparados en 1656 por los dueños de los ingenios de Tzacorte y Argual (Mendoza, 1669/1999: 68).

En el XVII destacan la mención de T.A. Marín de Cubas (1694/1986: 235, 272), porque utiliza el topónimo de Terzacorte, y los mapas de P.A. del Castillo y León (1686/1994) y L. de Mendoza (1669/1999: 69, fig. 14), disponiéndose incluso de mapas detallados del puerto (Brizuela y Casola, 1635/2000: 68; Mendoza, 1669/1999: 73, fig. 17) (Fig. 5).

Durante el siglo XVIII siguió manteniendo su posición de segundo puerto de la isla por su calidad como fondeadero de acuerdo con G. Glas (1764/1982: 94), aunque “poco frecuentado por ningún (sic) barco, excepto botes”. Más optimista es J.B.G.M. Bory de Saint-Vicent (1803/1988: 126), quien habla de él como un “puerto bastante bueno”. Reflejo de ello son los numerosos mapas que lo mencionan como los de A. Riviere (1740-43/1997: 237), que no lo coloca en su mapa general de la isla pero ofrece uno detallado del puerto, F.X. Machado (1762), un Mapa anónimo de ca. 1765, T. López (1780), J. Varela (1788/1986) y Bory de Saint-Vicent (1803).

De la continuidad de su uso durante la primera mitad del siglo XIX están las citas en S. de Miñano (1826/1982: 37, 40), P. Madoz (1845-50/1986: 144, 164), D’Avezac (1848/1999: 155), O.M. Stone (1887/1995: 335) y Ch. Edwardes (1888/1998: 250) que indican su empleo por el comercio interinsular. F. Coello (1849) aportará un plano detallado del puerto (Fig. 6).

El principal empuje lo constituirá, en la primera mitad del siglo XIX, la exportación del atún blanco (*Thunnus alalunga*) y la albacora (*Thunnus albacares*) que pescado a menudo en aguas gomeras, era enviado no sólo a las restantes islas, sino especialmente hacia Cataluña desde donde venían numerosos buques a cargar el atún. Sin embargo, B. Carballo (1862/1990: 118-119, 151) destaca que la constante recluta de jóvenes pescadores para incorporarlos a la marina española había hecho decaer bruscamente esta pujante actividad.

Recientemente se ha construido un refugio pesquero, que cuenta con una fuerte escollera, dique de abrigo de 250 metros y rampa para varar las embarcaciones pesqueras.

#### 29. Pico Sapo. Proís y Cueva de Cadelaria. Tijarafe

El pueblo de Tijarafe tiene su salida al mar en el Proís de Candelaria. Sin embargo, en los mapas de L. Torriani (1592), I. de Brizuela y P. Casola (1635/2000: 54) y P.A. del Castillo y León (1686/1994) sólo se usa el topónimo de Pico Sapo, sin mencionarse ningún uso portuario, aunque en el mapa de Castillo claramente se marca en el dibujo la presencia de una ensenada.

#### 30. Puerto Salinas. Playa de la Veta. Aguatavar. Tijarafe

Aparece exclusivamente citado en el mapa de L. Torriani (1592).

#### 31. Proís de Punta Gorda. Puntagorda

El Proís de Punta Gorda es la salida al mar del pueblo de Puntagorda, aprovechando la presencia de un islote en sus inmediaciones. En los mapas de L. Torriani (1592), I. de Brizuela y P. Casola (1635/2000: 54) y P.A. del Castillo y León (1686/1994) sólo se especifica su carácter de punta como Punta Gorda.

### *Conclusiones*

La actividad portuaria y comercial en La Palma estará centralizada, casi en su totalidad, en el puerto de Santa Cruz de la Palma, para impedir la entrada o salida de mercancías sin el pago de los correspondientes impuestos. Así, en las Ordenanzas de la isla en 1611, se plantea claramente tal hecho (Lorenzo, 1976: 416) declarándose que “Se ordena y manda que ningún barco ni navío surja en los puertos de esta isla, fuera del de la ciudad” y también que “ningún barco vaya sin licencia a los puertos de esta isla, excepto los de pescar”.

El único puerto alternativo, y siempre en una posición dependiente, fue el de Tzacorte, que se encontraba en la banda opuesta a Santa Cruz de la Palma, la occidental, y contaba con los grandes ingenios de azúcar de Argual y Tzacorte. Otros puertos destacados fueron en el Norte el Proís de Santo Domingo (Garafía), en el Noreste el Puerto de la Puntallana o de El Guindaste y en el Sur el Puerto Viejo de Fuencaliente, destruido por el volcán de 1677.

El proceso de concentración comercial y portuaria comenzará en el siglo XVI, desde el inicio de la construcción del primer muelle del puerto de Santa Cruz de la Palma hacia 1515, obra precoz que colaborará eficazmente en el despegue de la isla aprovechando la libertad comercial hacia América de la primera mitad del siglo XVI. Sin embargo, progresivamente la situación comenzó a endurecerse con la instauración de un sistema más rígido, imponiéndose de un sistema de flotas desde 1561 hacia Nueva España y desde 1564 hacia Tierra Firme, seguida posteriormente por la obligación de los navíos canarios desde 1572 de ir y volver dentro del sistema de flotas. Simultáneamente, se trataba de incrementar la protección de los galeones que comerciaban con América frente a ataques piráticos como el de Jean Le Clerq, Pie de Palo, quien con sólo tres navíos había saqueado la capital de La Palma en 1553, poniendo en evidencia una notoria falta de seguridad. Aún así, que en el puerto de Santa Cruz de la Palma fuera el primero donde se instauró en Canarias un Juez de Registro en 1564 revela la importancia que aún tenía en el comercio hacia América.



Durante este siglo *xvi* e inicios del siglo *xvii* algunos puertos de la isla como Puerto Espíndola (San Andrés y Sauces), Puerto de El Guindaste (Puntallana) y Puerto de Tzacorte, aún comerciaban directamente con importantes puertos europeos, principalmente con fletes de azúcar hacia Flandes. Desde las zonas de pinares del Norte de la isla también se enviaban partidas de pez de brea, caso del Puerto de Lomada Grande (Garafía).

Este desequilibrio en favor de Santa Cruz de la Palma se consolidará definitivamente en la segunda mitad del siglo *xvii*, durante la cual perderán gran parte de su tradicional protagonismo muchos pequeños fondeaderos del Norte y Noroeste de La Palma, especialmente estos últimos tras la decadencia del comercio del azúcar. A partir de entonces serán excepcionales los barcos que recalen en estos puertos naturales de la isla para posteriormente seguir una ruta hacia la Península o el resto de Europa. En estas pequeñas ensenadas el tráfico será principalmente de tipo insular, para salvar las dificultades de la orografía de la isla, o como mucho, de cabotaje interinsular.

A partir de la segunda mitad del siglo *xviii* será el Puerto de Naos (Los Llanos de Aridane) el que vaya ganando protagonismo como fondeadero alternativo con más calado que el Puerto de Tzacorte, siempre afectado por las riadas que arrastraba el Barranco de las Angustias. Tzacorte se consolidará como el gran puerto pesquero de la isla en la primera mitad del siglo *xix* al ir ganando protagonismo la pesca del atún. Finalmente, Santa Cruz de la Palma tendrá que esperar hasta 1890 para disponer, por fin, de un muelle con ciertas condiciones de atraque, que a partir de 1899, las navieras españolas y europeas convertirán en un punto de escala clave en la ruta hacia América y, particularmente, hacia Cuba.

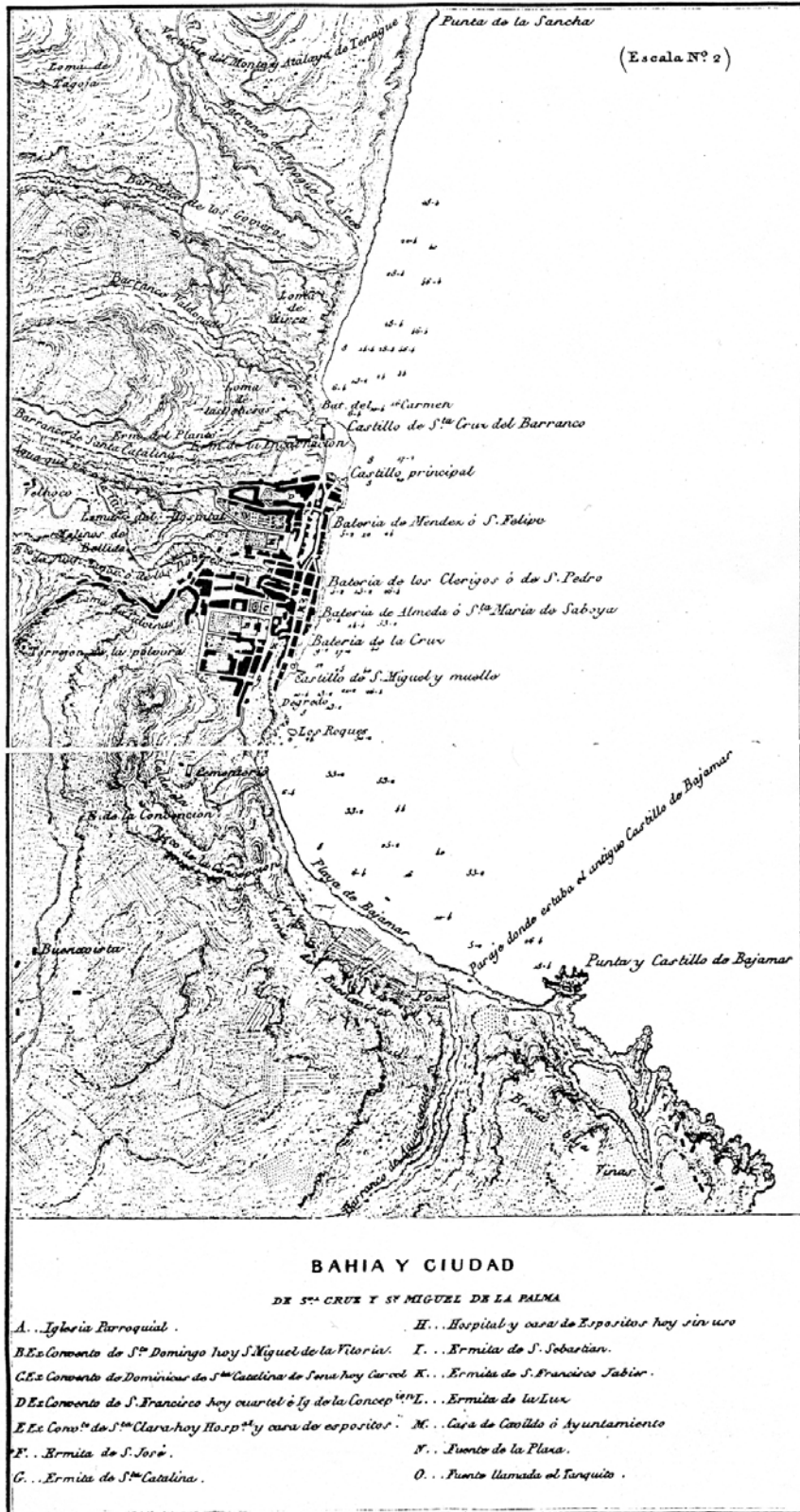


Fig.1. Puerto de Santa Cruz de La Palma (Coello, 1849).

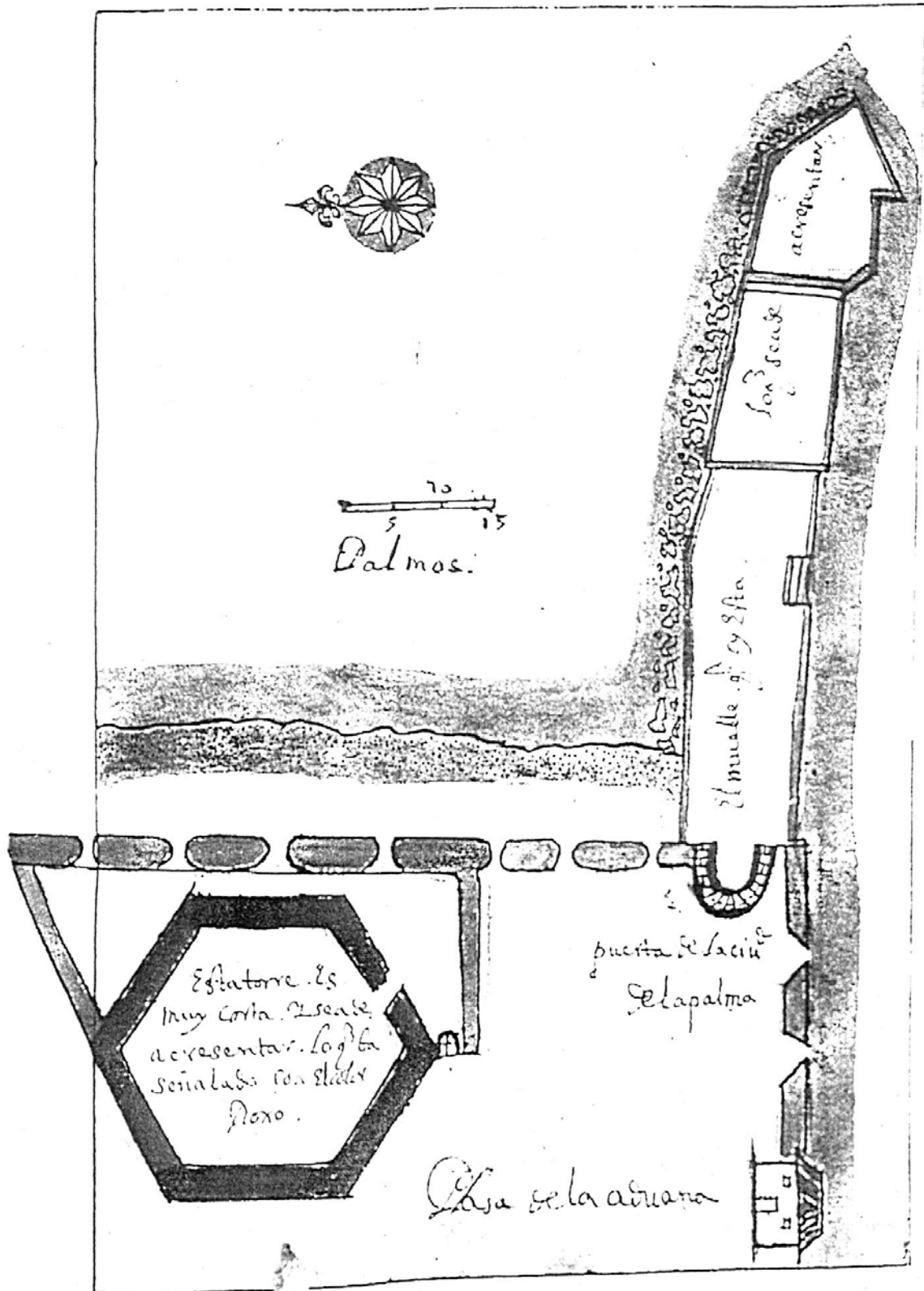
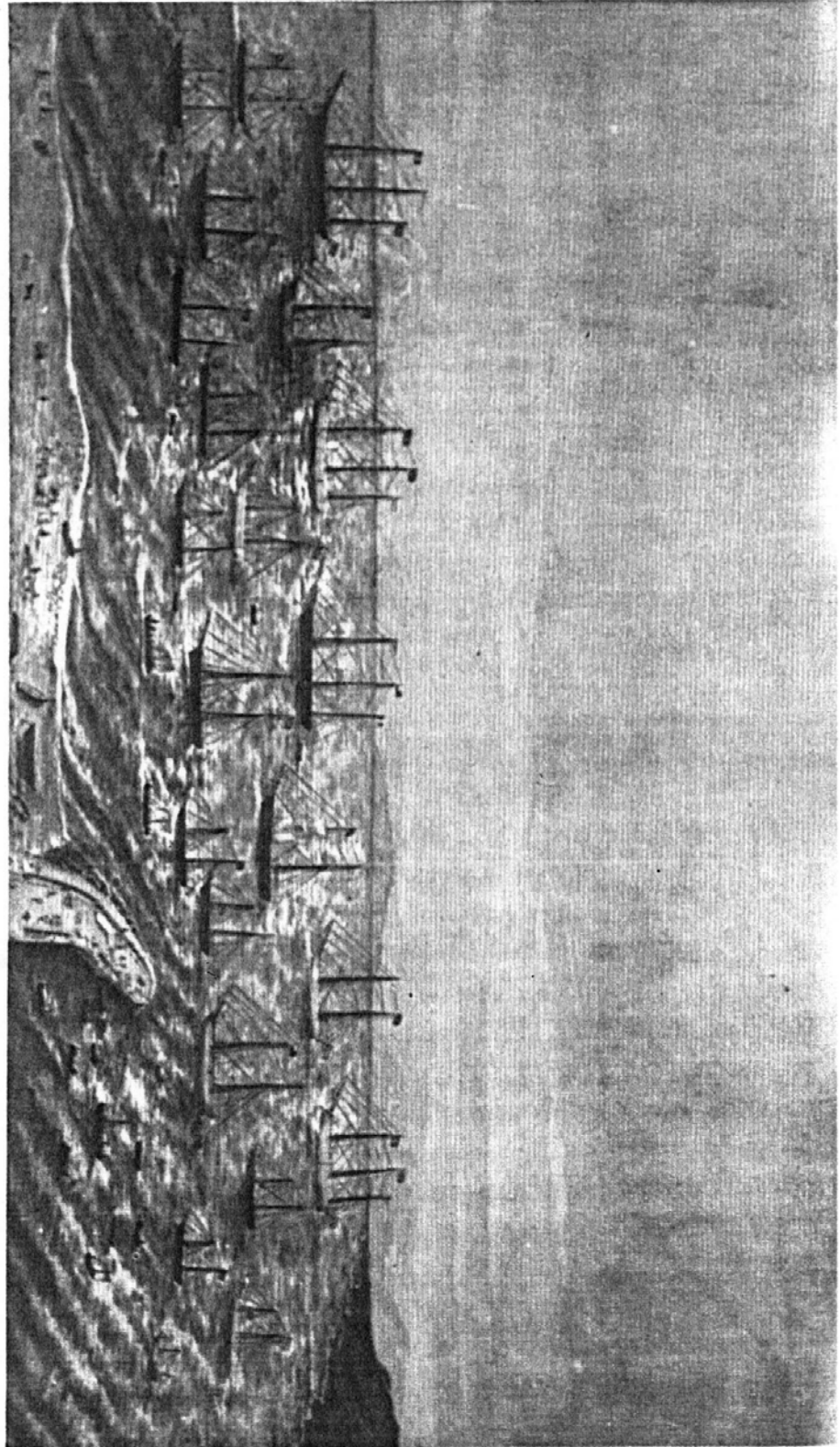


Fig.2. Muelle de Santa Cruz de La Palma (Mendoza, 1669/1999:71, fig.46)





Veleros palmeros fondeados en la rada de Santa Cruz de La Palma el día 2 de Mayo de 1876:

Verdad	San Miguel	Triunfo	Aguila	Ciscar	Panchito	Rosario	Maria Luisa	Milagros	San José
Pensamiento	Carmen	Adriana	Mensajera	Mosquito	Paquete de Venezuela	Adelaida	Pollita		
		Santiago (s) Andorina	Santa Ana						

Fig. 3. Veinte veleros fondeados en el muelle de Santa Cruz de La Palma el 2-5-1876 (Viera, 1776-83/1967-71/1:574).

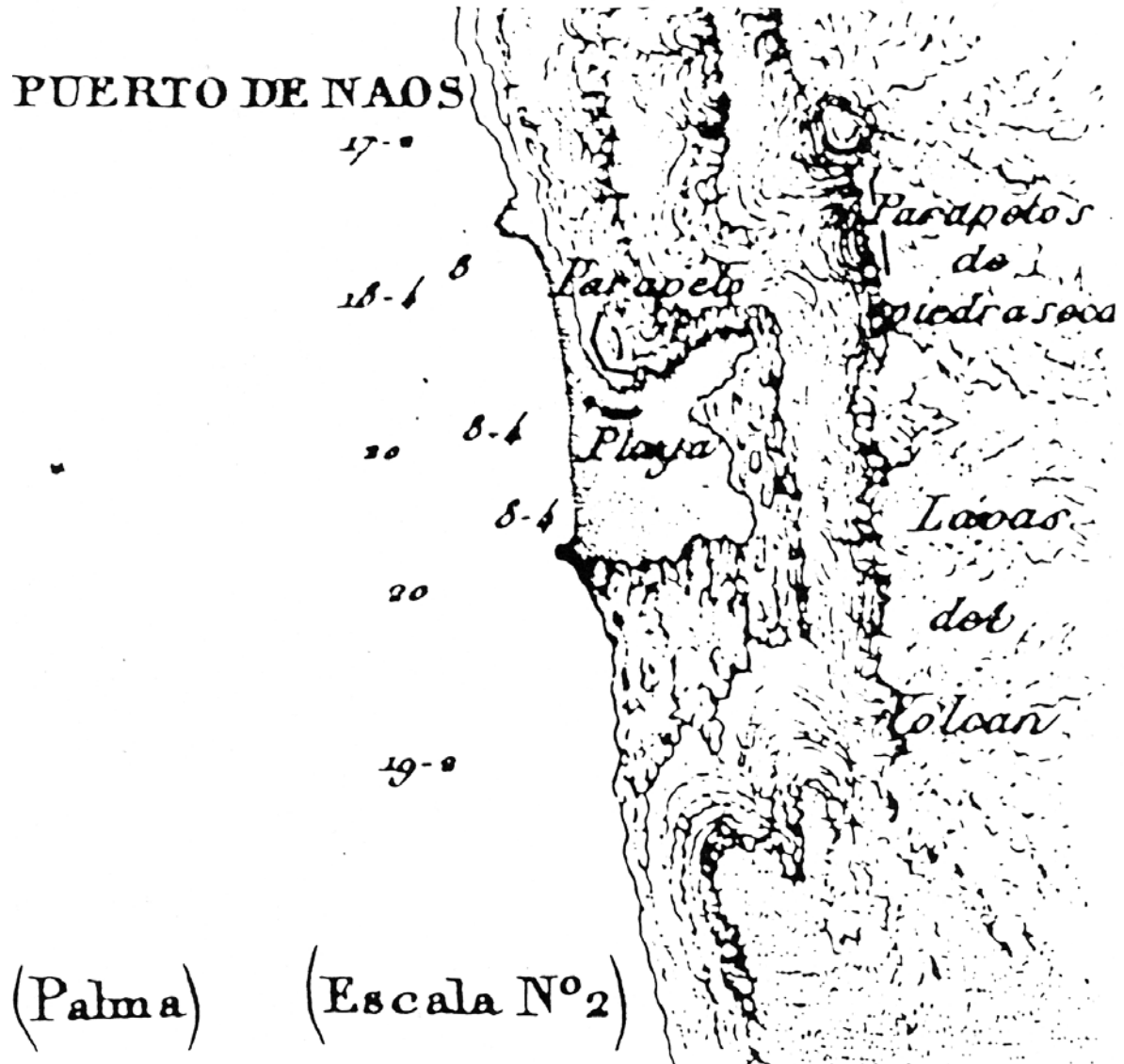


Fig. 4. Puerto de Naos (Coello, 1849).

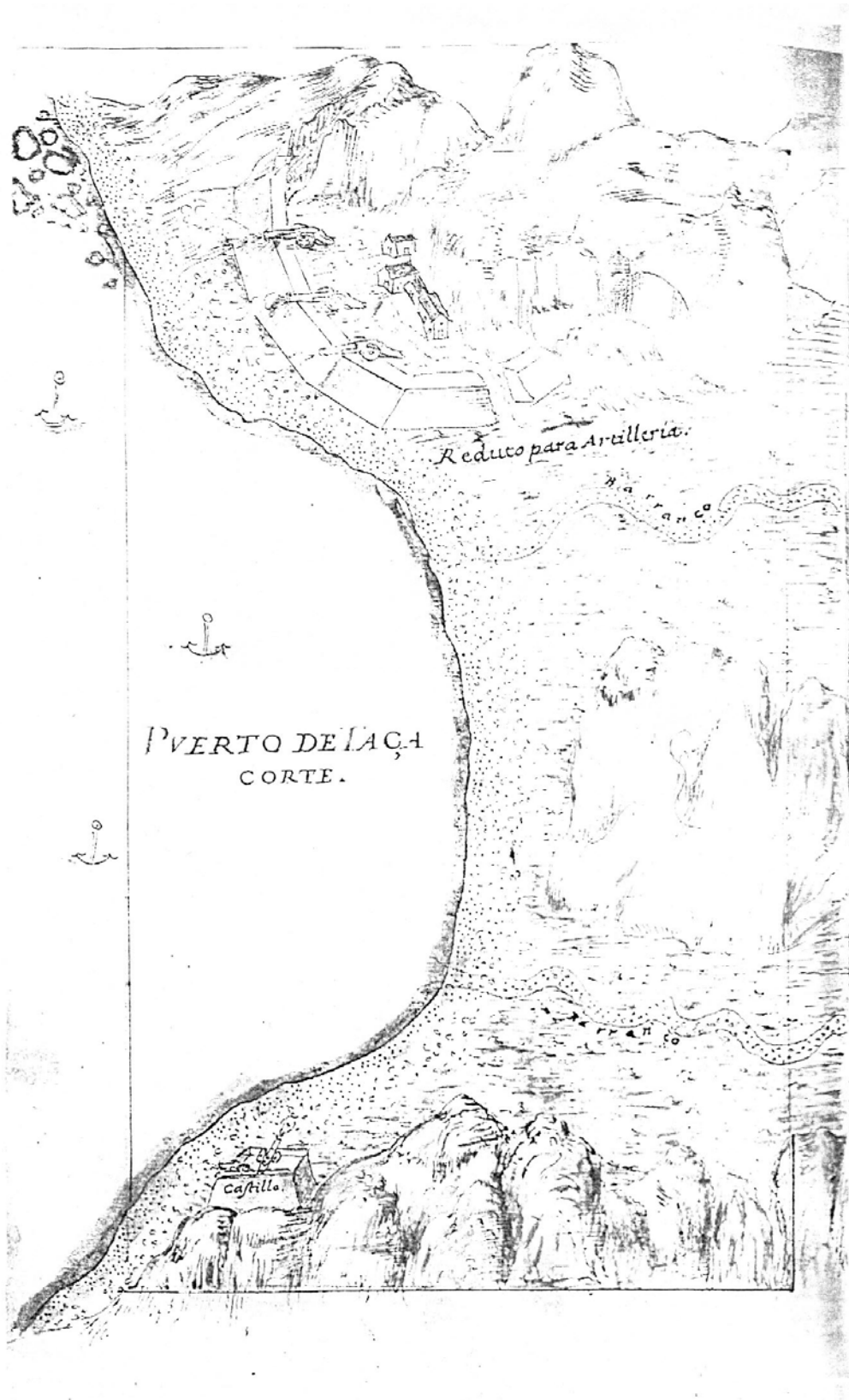


Fig. 5. Puerto de Tazacorte (Brizuela y Casola, 1635/2000:68).





## BIBLIOGRAFÍA

- ABREU y GALINDO, A. de *Historia de la conquista de las siete islas de Canaria*. En A. Cioranescu, A. (ed.). Goya Ed. S/C de Tenerife, 1632/1977.
- ARRIBAS Y SÁNCHEZ, C. de *A través de las Islas Canarias*. Editorial A. Delgado Yumar. Tenerife, 1900.
- ARRIBAS Y SÁNCHEZ, C. de *A través de las Islas Canarias*. Museo Arqueológico-Cabildo Insular de Tenerife. Tenerife, 1900/1993.
- AZNAR, E.; VIÑA, A.; PALENZUELA, N. y BELLO, J.M. *Documentos canarios en el Registro General del Sello (1518-1525)*. Fontes Rerum Canariarum, 30. Instituto de Estudios Canarios. La Laguna, 1991.
- BÉTHENCOURT MASSIEU, A. de “Santa Cruz de la Palma, 1780-1795. Una ciudad insular en la crisis del Antiguo Régimen”. *Serta Gratulatoria in honorem Juan Régulo*. III. Universidad de La Laguna. La Laguna: 287-301. 1988.
- BÉTHENCOURT MASSIEU, A. de “Santa Cruz de la Palma en 1709: un plano inédito y el condado de San Antonio de la Breña Baja”. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 36: 53-63. 1990.
- BORY DE SAINT-VINCENT, J.B.G.M. *Essais sur les Isles Fortunées et l'antique Atlantide, o Précis de l'Histoire générale de l'Archipel des Canaries*. Baudouin. París, 1803.
- BORY DE SAINT-VINCENT, J.B.G.M. *Ensayo sobre las Islas Afortunadas y la antigua Atlántida o compendio de la Historia General del Archipiélago Canario*. A través del tiempo, 4. Ediciones J.A.D.L. La Orotava-Tenerife, 1803/1988.
- BRIZUELA y URBINA, Í. de y CASOLA, P. *Visita de las Yslas y Reyno de la Gran Canaria Hecha por don Yñigo de Briçuela Hurbina, Con asistencia de Próspero Casola*. En J. Tous (ed.). Museo Militar Regional de Canarias. Madrid-Tenerife, 1635/2000.
- BUCH, L. von *Physikalische Beschreibung der canarischen Inseln*. Berlín, 1816-20/1825.
- BUCH, L. von *Descripción Física de las Islas Canarias*. En M. Hernández González y J.A. Delgado (eds.). A través del tiempo, 17. Ediciones J.A.D.L. La Orotava-La Laguna, 1825/1999.
- CARBALLO WANGÜEMERT, B. *Las Afortunadas. Viaje descriptivo a las Islas Canarias*. En M. de Paz (ed.). Taller de Historia, 1. Centro de la Cultura Popular Canaria. Tenerife, 1862/1990.
- CASAS PESTANA, P.J. de *La isla de San Miguel de la Palma. Su pasado, su presente y su porvenir. (Bosquejo histórico)*. Imprenta A.J. Benítez. Tenerife, 1898.
- CASTILLO Y LEÓN, P.A. del. *Descripción de las Ylas de Canaria*, Cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid-Las Palmas, 1686/1994.
- CASTILLO Y RUIZ DE VERGARA, P.A. del. *Descripción histórica y geográfica de las Islas Canarias*. En M. Santiago (ed.). Gabinete Literario de Las Palmas. Madrid-Las Palmas, 1737/1948-60.
- COQUET, A. *Une excursion aux Iles Canaries*. Tip. Chamerot. París, 1884
- COQUET, A. *Una excursión a las Islas Canarias*. A través del tiempo, 3. Ediciones J.A.D.L., Madrid-La Orotava, 1884/1982.
- CHRIST, H. *Eine frühlingssfahrt nadj den Canarischen Inseln*. H. Georges Verlag. Basel, 1886.
- CHRIST, H. *Un viaje a Canarias en primavera*. K. Reimers y A. Hernández Rodríguez (eds.). Colección Viajes, 2. Cabildo Insular de Gran Canaria-Real Sociedad de Amigos del País de Las Palmas. Tenerife- Las Palmas, 1886/1998.

- D'AVEZAC, M. *Iles de l'Afrique. L'univers ou histoire et description de tous les peuples, de leurs religions, moeurs, industriae, costumes, etc.* Firmin Didot Frères. París, 1848.
- D'AVEZAC, M. *Historia de las Islas del África (Canarias, Azores y Madeira)*. Editorial Globo, 1848/1999.
- DÍAZ LORENZO, J.C. "El muelle. Primera puerta de la isla". En J.C. Díaz Lorenzo, J.J. Fernández y A.M. Díaz Rodríguez (eds.): *Santa Cruz de La Palma en blanco y negro*. Tauro ediciones. Madrid: 13-49. 2000.
- EDUARDES, Ch. *Rides and Studies in the Canary Islands*. T. Fisher Unwin. London, 1888.
- EDUARDES, Ch. *Excursiones y Estudios en las Islas Canarias*. P. Arbona (ed.). Colección Viajes, 1. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas, 1888/1998.
- FEUILLÉE, L. *Voyage aux Isles Canaries ou Journal des observations Physiques. Mathematiques. Botaniques et Historiques faites par ordre de Sa Majesté*. Manuscrito. 305 + 65 fols, 42 pl. 1724.
- FEUILLÉE, L. *Historia Antigua y Moderna de las Islas Canarias*. En M.A. Puig-Samper y F. Pelayo (eds.): *El viaje del astrónomo y naturalista Louis Feuillée a las Islas Canarias (1724)*. Taller de Historia, 21. Centro de la Cultura Popular Canaria-Ayuntamiento de La Laguna. La Laguna: 97-127. 1724/1997.
- FRUTUOSO, G. *Saudades da Terra*. En E. Serra Rafols, J. Régulo y S. Pestana (eds.). Fontes Rerum Canariarum, 12. Instituto de Estudios Canarios. La Laguna, 1590/1964.
- GALVÁN ALONSO, D. *Protocolos de Bernardino Justiniano (1526-1527)*. Fontes Rerum Canariarum, 29. Instituto de Estudios Canarios. La Laguna, 1990.
- GLAS, G. *The History of the Discovery and Conquest of the Canary Islands: Translated from a Spanish Manuscript, lately found in the Island of Palma. With an Enquiry into the Origin of the Ancient Inhabitants. To wich is added, A Description of the Canary Islands, including The Modern History of the Inhabitants, And an Account of their Manners, Customs, Trade, & C. R. and J. Dodsley & T. Durham*. London, 1764.
- GLAS, G. *Descripción de las Islas Canarias 1764*. C. Aznar (ed.). Fontes Rerum Canariarum, 20. Instituto de Estudios Canarios. La Laguna, 1764/1982.
- INSTITUTO HIDROGRÁFICO DE LA MARINA. *Derrotero de la Costa W. de Africa que comprende de Cabo Espartel a Cabo Verde, con inclusión de Dakar e Islas Açores, Madeira, Selvagens, Canarias y Cabo Verde*. Servicio de Publicaciones de la Armada-Instituto Hidrográfico de la Marina. Cádiz, 1984.
- LEÓN y XUÁREZ DE LA GUARDIA, F.Mª de. *Apuntes para la Historia de las Islas Canarias 1776-1868*. Biblioteca Isleña, 4. Aula de Cultura. Cabildo Insular de Tenerife. Madrid-Tenerife, 1868/1978.
- LORENZO RODRÍGUEZ, J.B. *Noticias para la Historia de La Palma*. Fontes Rerum Canariarum, 19. Instituto de Estudios Canarios-Cabildo Insular de La Palma. La Laguna-Santa Cruz de La Palma, 1897/1987.
- MADOZ. P. *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar*. Ámbito Ediciones. Valladolid-Salamanca, 1845/1986.
- MARÍN DE CUBAS, T.A. *Historia de las Siete Islas de Canaria*. En A. de Juan Casañas, Mª. Régulo y J. Cuenca (eds.). Real Sociedad de Amigos del País de Las Palmas de Gran Canaria. Madrid-Las Palmas, 1694/1986.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, F.G. *La primera imagen de Canarias. Los dibujos de Leonardo Torriani*. Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias. Tenerife, 1986.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, F.G. *Santa Cruz de la Palma. La ciudad renacentista*. C.E.P.S.A. Tenerife, 1995.
- MARTÍNEZ GALINDO, P. *Protocolos de Rodrigo Fernández (1520-1526)*. Fontes Rerum Canariarum, 27. Instituto de Estudios Canarios. La Laguna, 1988.

- MENDOZA Y SALAZAR, L. de *Discurso y plantas de las yslas de Canaria*. En E. Aznar y J.M. Bello (eds.). Cabildo de Gran Canaria. Madrid-Las Palmas, 1669/1999.
- MILLARES TORRES, A. *Historia General de las Islas Canarias*. I-IV. Imprenta de la Verdad de Isidro Miranda. Las Palmas, 1893.
- MILLARES TORRES, A. *Historia General de las Islas Canarias*. I-V. Editora Regional Canaria. Tenerife, 1974-77.
- MIÑANO, S. de *Diccionario Geográfico-Estadístico de España y Portugal*. Cooperativa Litográfica. Tenerife, 1826/1982.
- MORENO FUENTES, F. *Las Datas de Tenerife (Libro V de datas originales)*. Fontes Rerum Canariarum, 28. Instituto de Estudios Canarios. La Laguna, 1988.
- NÚÑEZ PESTANO, J.R.; VIÑA, A.C.; HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, C.L.; ALFARO, E.; FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, M<sup>a</sup>.L.; LARRAZ, A. y HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, M<sup>a</sup>.R. *Catálogo de documentos del Concejo de La Palma (1501-1812)*. Fontes Rerum Canariarum, 39. Instituto de Estudios Canarios-Dirección General de Patrimonio Histórico del Gobierno de Canarias. La Laguna, 1999.
- OLIVÉ, P. de *Diccionario estadístico-administrativo de las Islas Canarias*. Jaime Jepús. Barcelona, 1865.
- OVETENSE *Libro de la conquista de la ysla de Gran Canaria y de las demas yslas della trasladado de otro libro orijinal de letra de mano fecho por el alferes Alonso Jaimes de Sotomayor que uino por alferes mayor de la dicha conquista el qual se halló en ella desde el principio hasta que se acabó y murió en la uilla de Gáldar en Canaria donde tiene oy uisnietos, el qual libro orijinal rremitió a esta ysla el capitán Jhoan de Quintana persona fidedina y de mucho crédito donde fue trasladado por el capitán Alonso de Xeres Cardona en quatro de marso de mil y seissientos y treynta y nueue años*. En F. Morales Padrón (ed.): *Canarias: crónicas de su conquista*. Ayuntamiento de Las Palmas-Museo Canario. Sevilla-Las Palmas: 107-183. 1639-46/1978.
- HERNÁNDEZ MARTÍN, L.A. *Protocolos de Domingo Pérez, escribano público de La Palma (1546-1553)*. Caja General de Ahorros de Canarias. El Rosario-Santa Cruz de la Palma, 1999.
- PINTO Y DE LA ROSA, J.M<sup>a</sup>. *Apuntes para la Historia de las Antiguas Fortificaciones de Canarias*. Museo Militar Regional de Canarias. Madrid-Tenerife, 1954/1996.
- RIVERO SUÁREZ, B. *Protocolos de Juan Márquez (1521-1524)*. Fontes Rerum Canariarum, 33. Instituto de Estudios Canarios. La Laguna, 1992.
- RIVIERE, A. *Descripción geográfica de las Islas Canarias (1740-1743)*. En J. Tous Meliá (ed.). Museo Militar Regional de Canarias. Madrid-Tenerife, 1740-43/1997.
- RUMEU DE ARMAS, A. *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*. Instituto Jerónimo Zurita del Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid, 1947.
- RUMEU DE ARMAS, A. *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*. Gobierno de Canarias. Madrid, 1947/1991.
- SANTIAGO RODRÍGUEZ, M. "Canarias en el llamado manuscrito Valentim Fernandes. III". *Revista de Historia Canaria*, 13 (79): 338-356. 1947.
- SERRA RAFOLS, E. (1961): "Lancelotto Malocello en las Islas Canarias". *Congresso Internacional de História dos Descobrimentos*. III. Lisboa: 1-14.
- STONE, O.M. *Tenerife and its Six Satellites or The Canary Islands past and present*. I-II. Marcus Ward & Co. London, 1887.

- STONE, O.M. *Tenerife y sus seis satélites*. I-II. Cabildo Insular de Gran Canaria. Valencia-Las Palmas, 1887/1995.
- TORRIANI, L. *Descripción e historia del reino de las Islas Canarias antes Afortunadas, con el parecer de sus fortificaciones*. En A. Cioranescu (ed.). Goya Ediciones. Tenerife, 1592/1978.
- VARELA y ULLOA, J. *Derrotero y Descripción de las Yslas Canarias*. Facsímil. Ministerio de Defensa-Gobierno de Canarias. Madrid, 1788/1986.
- VERNEAU, R. *Cinq années de séjour aux Iles Canaries*. Imprimerie Hannuyer. París, 1891.
- VERNEAU, R. *Cinco años de estancia en las Islas Canarias*. A través del tiempo, 1. Ediciones J.A.D.L. Madrid-La Orotava, 1891/1981.
- VIERA Y CLAVIJO, J. de *Noticias de la Historia General de las Islas de Canaria. Contienen la Descripción geográfica de todas. Una idea del origen, carácter, usos y costumbres de sus antiguos habitantes: De los descubrimientos, y conquistas que sobre ellas hicieron los Europeos: De su Gobierno Eclesiástico, Político y Militar: Del establecimiento, y sucesión de su primera Nobleza: De sus Varones ilustres por dignidades, empleos, armas, letras, y santidad: De sus fábricas, producciones naturales, y comercio; con los principales sucesos de los últimos siglos*. Imprenta de Blas Román. Madrid, 1776-83.
- VIERA Y CLAVIJO, J. de *Noticias de la Historia General de las Islas de Canaria*. En A. Cioranescu (ed.). Goya Ediciones. Tenerife, 1776-83/1967-71.
- WEBB, P.B. y BERTHELOT, S. *Histoire Naturelle des Îles Canaries. Atlas in folio*. Serie 1. Béthume. Lith. de Benard. París, 1836-38.