

SINTESIS HISTORICA DEL MUELLE DEL PUERTO DE LA CRUZ O DE OROTAVA

POR

ANTONIO RUIZ ALVAREZ (†)

En el Libro de Acuerdos del Cabildo de Tenerife correspondiente al mes de diciembre de 1506 y al folio 102 recto se dice que se haga un muelle en el Puerto de Orotava¹, añadiendo que por cuanto la isla era pobre y no tenía propios para las cosas que convengan y porque les parecía que en el Puerto de la Orotava se podía hacer un muelle para cargar y descargar las mercaderías, «apropiaban y apropiaron para renta de los propios de esta dicha Isla el dicho muelle y casa que se ha de hacer en el dicho Puerto de Orotava y que no se pueda hacer allí otra cosa alguna para meter mercaderías, ajenas de ninguna persona, salvo en la dicha casa de los propios para que todo así hecho y acabado se pague del cargo y descargo de lo que en el dicho muelle se cargase, lo que el Cabildo bien visto fuese para que se arriende para los dichos propios, lo cual así mismo se ha de hacer porque es de buen provecho a los mercaderes que allí hoy vinieren a cargar y descargar se les asegurase sus mercaderías que al dicho Puerto vinieren y pidieren a los señores Teniente y Alcalde Mayor que las penas que se echaren para los propios de esta isla que las echen y apliquen para el dicho muelle y casa que se ha de hacer en el dicho Puerto».

En el Apéndice segundo del mismo Libro de Acuerdos, al fo-

¹ Tomo IV de la obra *Fontes Rerum Canariarum*. Edición, estudios y notas de Elías Serra Ráfols, pág. 139, 7 de diciembre de 1506. Fol 102, recto, y 627: «Propios: Que se faga un muelle en el puerto del Araotava.» En la misma obra, apartado 587. Diputado: 8 de septiembre de 1506. Apéndice 2º, folio 69, 29-XII-1505.

lio 29, correspondiente al 29 de diciembre de 1505: Bodegón de Caleta de Taoro: «iten en la forma susodicha dió y aplicó para los propios de esta isla, conviene a saber: el (bodegón) del camino de Taoro; iten, otro en la Caleta de Orotava y que ninguno pudiera usar de bodegonería, ni de mesonería, ni venta de vino, ni de otra cosa salvo aquellas personas que fueran puestos en ellos por el Consejo». Esto se extendía a todos los bodegones, desde la «punta de Daute, hasta la punta de Ahaga sin perjuicio que se entiende si el señor Adelantado no lo ha dado antes de ahora, excepto en la Villa de Santa Cruz y en esta Villa de San Cristóbal que quede aceptado y acepta el Lugar de Orotava y en cualquier lugar que hubiese población de vecinos y que lo manda así a sentar en el Libro de Repartimientos»².

FASES DE REALIZACIÓN

El día 23 de febrero de 1588, el escribano Lucas Rodríguez Sarmiento da fe «de haber acompañado junto con Juan Antonio Lutzardo de Franchy y Antonio Lutzardo de Franchy, hijo del anterior, Regidor de esta Isla y Capitán de Infantería de este Lugar, al ingeniero de S. M. el rey don Felipe II, Leonardo Torriani, en su visita al Puerto de la Cruz del dicho Lugar de Orotava y el Puerto Viejo del dicho Lugar y el Caletón de la Pez y Playa de Martiáñez y los anduvieron viendo»³.

El lugar escogido como más seguro para fondear las naves fue el formado por la ensenada del barranco de San Felipe, cuya playa era la mejor que se conocía —nos dice Álvarez-Rixo—, y en su punta del naciente se edificó el castillo y un murallón que protegía la desembocadura del barranco. A este sitio se le denominó Puerto Viejo porque por él se hacía el tráfico de embarque y desembarque de mercancías hasta que fue cegado en su mayor parte por el barranco. Frente a esta playa estaba el llamado «Limpiogrande», que era el fondeadero de las naves gruesas en el in-

² Bodegón de Taoro.

³ *Las islas Canarias y sus indígenas*, de Leonardo Torriani. Notas a la edición del doctor Dominik J. Wolfel y documentos de la estancia de Torriani en Tenerife. Página 217. «Luego en el dicho Cabildo se leyó una petición del dicho Ingeniero que es la que se sigue: Leonardo Turriani. En Cabildo XXXI de Março de 1588 años.»

vierno por ser su fondo de arena, que comprendía un espacio bastante largo de E. a O. entre 40 y 50 brazas de profundidad. La parte que de dicho fondeadero quedó fue completamente arruinada en la noche del día 7 al 8 de noviembre de 1826, cuando el terrible aluvión que inundó pueblos, arrasó casas y haciendas, cuyos escombros fueron arrastrados hasta allí por la fuerza de las aguas, los cuales cegaron un espacio de más de 200 metros dentro del mar, y el castillo, que antes era azotado por las olas a marea alta, quedó unos cincuenta metros retirado. Con tal motivo sufrió mucho el fondo del Limpio. Desde el castillo de San Felipe hasta la playa de Martiánez todo era y es bajas y rocas, en medio de las cuales está la pequeña caleta llamada «Boca del Puerto» o «Puerto Nuevo», cuyas peñas las hizo romper Francisco Xuárez de Lugo, para hacerlo servible después que el barranco cegó la ensenada de Puerto Viejo.

Esta boca del puerto es muy peligrosa cuando la mar está alterada, por el fuerte oleaje que allí se forma, pero el arrojo y pericia de la gente de mar ha superado en todos los tiempos este grave inconveniente. Frente a este puerto, por donde se hacía todo el tráfico marítimo, se encontraba el «Limpio de las Carabelas», naves que le visitaban todavía hasta muy avanzado el siglo XVII. La parte de playa es de callaos y poca arena, y en ella se varan los barquitos de pesca y se varaban los lanchones que servían hasta el comienzo del año 1936 para hacer las operaciones de carga y descarga de mercancías. En esos lanchones se llevaban, a las embarcaciones ancladas en el Limpio, los paquetes de plátanos y las cajas de tomates, últimos frutos que por él se exportaron.

Siempre se pensó hacer más seguro este puerto, ampliándole y mejorándole para el comercio. En el mes de octubre de 1641 presentó memorial el capitán don Francisco de Franchi Alfaro al alcalde de La Orotava, el maestre de campo don Juan de Urtusástegui, quejándose de que un tal Juan de Vergara, vecino del Puerto, estaba construyendo una casa de piedra y barro «en donde llamaban el Charco de los Camarones» y casas de la parte norte con el solar que ocupaba la casa de Lercaro. En dicho memorial pedía que se demoliesen dichas casas por haber sido aquel lugar el escogido para abrir un puerto. Como consecuencia de ello

se supo que el ingeniero de S. M. don Jerónimo Mines había levantado el plano para la construcción de dicho puerto artificial, recomendando lo fácil y útil que sería su construcción. Que a su vuelta del viaje a las Indias, donde parece iba en comisión de servicio, no perdía la esperanza de dejar realizada la obra. También se hacía constar, según declaración del capitán don Nicolás Grimaldi Risso y Cospedal, que en los años de 1609 al 1610 debería encontrarse en las Actas del Cabildo cierto acuerdo para la construcción de dicho muelle en el llamado Charco de los Camarones (hoy Explanada del Muelle y parte de la plaza del Charco), y que con tal motivo don José Cospedal, padre del declarante, fue comisionado por La Orotava y su Puerto, algunos años antes al que declaraba, para impedir se edificasen casas en aquellos parajes, y que un tal Sisenio Talarico, amparado en su calidad de alcalde, había sido el primero que había comenzado a fabricar casas allí. También, que los vecinos de La Orotava habían bajado en compañías a abrir el citado puerto, en el cual trabajaron y ahondaron, pero como no estaba amurallado, el mar volvió a entullarlo. Que el piso era hondo de sí en algunas partes y contenía grandes charcos que se llenaban a marea llena y a la baja sólo se vaciaban en parte, los que no eran difíciles de profundizar por ser mal país, recomendándose se sacase de allí la piedra para las fábricas del pueblo y de esa forma ir ahondando más.

En el expediente de don Jerónimo Mines se encontraba el plano, nos dice Alvarez-Rixo, «muy bien conservado y muy claro y explicativo, con sus medidas e instrucciones para su ejecución». En dicho proyecto entraba, también, el limpiar y amurallar el charco llamado de Tía Paula, para que pudiese fondear allí un gran navío. Entonces fue abierto a pico el cimientto del bajío en dirección E.-O., que si bien no llegó a profundizarse lo necesario, estuvo más limpio que lo está hoy, que está lleno de los bloques de piedra que el mar ha ido depositando según ha ido destrozando los brazos del muelle nuevo, al igual que lo está el charco o varadero, haciendo casi imposible la entrada y salida de los barquitos de pesca. Se recomendaba que se ahondase bastante bien el sitio frente al muro de dicho muelle nuevo hasta muy afuera de la boca del puerto. Parece que el principal opositor al derribo de las casas que imposibilitaban la construcción del dique que rodease

el Charco de los Camarones fue el vicario del partido de Taoro don Juan Fernández, que había comprado las pequeñas casitas fabricadas en la manzana frente a la boca del puerto y que luego fueron derribadas para edificar una casa grande, de tres pisos y graneros, que pasó a ser propiedad de la familia Lercaro⁴. Esto y las varias provisiones de la Audiencia que había obtenido el vicario Temudo, paralizaron sin duda alguna la obra que querían emprender don Juan Francisco de Franchi y los consocios del Muelle. Otro plano sobre esta obra, levantado por el propio don Juan Francisco de Franchi, natural de este Puerto y en el cual falleció muy joven, el año de 1780, existía unido a los papeles y documentos que pasaron a poder de su heredero don Juan Antonio Cologan y Franchi⁵. A la muerte de aquél fue demolida una baja que existió a la orilla de la playa porque en la misma se solían quebrar los remos de los barcos que hacían la descarga. Según Alvarez-Rixo, las instrucciones y notas que existían en el plano de Mines eran muy importantes, «puesto que en aquel tiempo los ingenieros del Rey de España eran personas muy inteligentes en estas materias por la práctica que de ellas habían adquirido en los Países Bajos», y según se hizo constar en documento posterior, todas las autorizaciones para construir casas en la parte destinada a ser muelle se libraron a condición de ser éstas demolidas cuando se comenzara la obra.

En el año 1718, la villa de La Orotava propuso que se mejorase y ampliase el puerto con las economías de propios de ella, tales como alhóndiga, aguas, etc., y el 5 de agosto de 1745 el capitán don Rodolfo Gautier y Paúl otorga escritura pública ante el escribano del Puerto don Gabriel del Alamo y Viera con unos

⁴ La casa de Lercaro fue pasto de las llamas, y en su lugar se construyó la que conocimos como «El Fielato», propiedad de la familia Ríos Pérez, a cuyo costado, frente a la Caleta, estaba adosada la Vieja Pescadería. Hoy todo ha desaparecido, y en su lugar se ha levantado un inmueble de varios pisos, y en la parte que ocupó la Pescadería se han hecho unos servicios públicos de higiene.

⁵ El legajo de documentos que pertenecieron a don Juan Francisco de Franchi, que en su día consultó Alvarez-Rixo, pasaron, a la muerte de aquél, a su sobrino don Juan Antonio Cologan y Franchi. Han sido nuevamente consultados, por gentileza de sus actuales propietarios, los señores de Zárata y Cologan, por el doctor don Leopoldo de la Rosa y Olivera, sirviéndole para su precioso trabajo que con el título *La pequeña historia* forma parte de uno de los volúmenes del homenaje rendido al profesor de la Universidad de La Laguna don Elías Serra Ráfols con motivo de su jubilación.

cabuqueros de la isla de La Palma, llamados José Gutiérrez y Policarpo José de la Concepción, «mancomunadamente y en sus nombres y en los de Isidro Gutiérrez y Andrés Rodríguez, todos oficiales de cabuqueros, los cuales se obligaban a romper la baja y peñascos de ella que se hallaban a la entrada de este puerto y charco de él, arrazándolas de calidad que quede plana, con el suelo de arena, dejando su entrada para los barcos, libre y sin impedimento alguno, en todo lo que descubriere la mayor marea que haya y limpio de boca a boca su entrada y salida», para cuyo trabajo no se limitaba el tiempo, aunque se deseaba que fuera lo más breve posible, y que a su terminación le serían entregados por el caballero castellano que es o fuere, doscientos pesos de a ocho reales de plata, que hacían dos mil reales, moneda corriente en estas islas ⁶. De este trabajo poco se adelantó, ya que en el año de 1769, cuando comienza su primer Ayuntamiento, celebra éste una reunión para comisionar a dos comerciantes que le representaran ante la autoridad competente. Estos comisionados fueron don Gaspar de Franchi y don Pedro del Hoyo Solórzano, quienes propusieron que se hiciera un nuevo muelle en la playa de Martiánez ⁷.

Parece que el trozo de muelle más antiguo es el del patio de la fortaleza de Santa Bárbara, el cual se debería ampliar según el plano del ingeniero Mines, para construir el puerto artificial, y la casa comercial de Commyns había proyectado hacer allí una calzada para evitar que se mojasen los toneles en los embarques, lo que ocasionaba, con el tiempo, la rotura de los arcos de hierro que los guarecían. Dicha calzada terminaría en el risco «La Pepita», donde se colocaría un pescante para embarcarlos, pero a este proyecto se opuso la Casa de Blanco, ignorándose los motivos.

El 11 de abril de 1788, y a requerimiento del alcalde real y del síndico personero, el escribano público don Nicolás de Curras y Abréu expide certificación sobre la importancia del pueblo, en el que, entre otras cosas, dice que «el pueblo tiene Ministro de

⁶ Escribanía del Puerto de la Cruz, legajo número 44, folio 100 vuelto y siguientes. Al margen: «El Cap. don Rodolfo Gautier se ajusta con cabuqueros para el rompimiento de la boca del Puerto.» Escritura otorgada ante el escribano don Gabriel del Alamo y Viera el día 5 de agosto de 1745. Debo la copia de esta escritura a la gentileza de mi buen amigo el doctor don Leopoldo de la Rosa Olivera.

⁷ Libro de Ayuntamiento, año de 1769, fols. 178 y 188.

Inquisición; un Alcalde particular con jurisdicción para los asuntos del agua del abasto común; dos Diputados de Sanidad, un Administrador de la Renta de Correos, cuatro Castillos para la Defensa de este dicho Puerto con su tropa, un Gobernador de Armas, muchos oficiales militares, una Real Aduana con su Administrador, un Contador y seis Ministros, un Real Estanco de Tabaco, un Visitador o teniente de este ramo con su Dependiente, un Vicecónsul de Francia y otro de Inglaterra; distintas casas de Comercio mayor, muchos mercaderes y trajinistas; gran número de tiendas y Lonjas, porción grande de Artesanos, un Capitán de Mar y su Teniente y mucho número de marítimos que trafican en este Puerto con sus propias embarcaciones a las demás islas de esta Provincia y a otras partes del Reino. Hay un astillero donde se fabrican y cajenan dichas embarcaciones. Que este dicho Puerto está en la medianía de la isla y en donde abundan todos sus frutos de Exportación y donde se hallan sus fábricas de sedas y linos, y por lo mismo es en donde está todo el Comercio Extranjero e interior de la Provincia, entrando por él todos los víveres y géneros de que se abastece esta Isla y las demás, lo que es causa de continua concurrencia así de Extranjeros como de Naturales, según todo es público y notorio»⁸.

EL MUELLE NUEVO

La construcción del llamado Muelle Nuevo comenzó el año 1822, ayudado el Ayuntamiento por el Real Consulado de las Islas, quien para adelantar la comodidad del puerto, del cual le entraban muchos ingresos, concedió las siguientes cantidades: en mayo de 1822 entregó 30.000 Rvn.; en diciembre de 1823, 10.000 Rvn., y en septiembre de 1824, 15.000 Rvn. O sea, un total de 55.000 Rvn.

Con este dinero se rompieron algunas peñas más de la entrada de la Caleta y se limpió el charco de Tía Paula, quitándosele una hilera de grandes riscos movedizos que evitaban un poco la comunicación del mar entre uno y otro lado, pero llegado el invierno se vio el terrible error, pues el mar, furioso, se precipitaba den-

⁸ Reales Ordenes que señalan más categoría a los alcaldes de Santa Cruz, Garachico y Puerto de la Cruz de Orotava. El documento referente al Puerto está fechado el día 12 de abril de 1788 y firmado por el escribano público don Nicolás de Curras y Abréu. Documento de mi propiedad.

tro de la Caleta y ocasionó varios destrozos; entre ellos, derrumbó el murallón de la calle de la Marina, frente a la casa del doctor Perdomo, comprobándose que lo marcado en el primer plano era exacto y que aquellas peñas hacían falta para atajar la furia del mar en épocas invernales, y entonces se comenzó allí el brazo del Muelle Nuevo, que quedó paralizado varios años a falta de ayuda económica de las entidades oficiales.

El año 1823, el comandante de Ingenieros don Diego de Tolosa levantó un plano para la construcción de este nuevo muelle, pero debió extraviarse, pues no se encuentra en el Archivo Municipal, como tampoco el expediente del presupuesto. Con tal motivo se hizo nuevo expediente y se elevó al comisionado regio don Manuel Genaro Villota cuando estuvo en Santa Cruz, y se nombraron dos señores que tenían que informar, cuyo resultado se supo el 4 de diciembre del año 1830. Este expediente se lo llevó dicho comisionado, sin haber dejado copia en la Intendencia, a cuyo jefe se le volvió a oficiar, por la Junta de Aranceles, con fecha 12 de enero de 1832, deseando conocer el presupuesto de la obra, comunicando dicho intendente al Ayuntamiento que costaría la suma de veinte mil pesos y que para llevarla a cabo se podía contar con los siguientes arbitrios: un real de plata sobre cada quintal de pescado salado que se importase; un derecho sobre tonelaje de los buques del tráfico a partir de treinta, y la mitad del citado derecho sobre las de menor peso. El cálculo resultaba ser de 5.000 a 6.000 Rsvn. anuales, pues no se podía contar mucho con el impuesto del pescado salado, ya que el imponerlo traería serias dificultades, ordenándose que se incluyeran también los impuestos que se tenían para otros fines, tales como los del medio por ciento de Consulado, el haber de peso que percibía el Cabildo de La Laguna, los dos reales de vellón sobre tonelada para el muelle de Santa Cruz, todo lo cual, según cálculos, ascendería a la suma de 18.700 pesos.

Para reconstruir el murallón que había destrozado la fuerte marea en la noche del 23 al 24 de enero de 1838 y que defendía la casa del doctor Perdomo y las demás de dicha calle, el Ayuntamiento solicitó ayuda de la Junta de Fortificaciones, la que después de mucho papeleo concedió en octubre del mismo año mil pesos corrientes, con lo cual pudo hacerse la obra, que quedó termi-

nada el mes de diciembre con la ayuda generosa de varios vecinos.

Cada vez que miro la topografía marítima de nuestro pueblo, escribía Álvarez-Rixo en sus *Anales*, me parece que la Naturaleza, a pesar de lo bravo del mar, nos está brindando un medio favorable para hacer el deseado puerto artificial, sin que sea necesario ahondar la plaza, lo cual tendría el inconveniente de enfangarse con las avenidas y corrientes de las calles. (Álvarez-Rixo escribía en el año 1839, cuando ya se había hecho la reforma y embellecimiento de la entonces llamada «Plaza de la Constitución», a la cual él mismo había contribuido diseñando los modelos de los canapés de piedra labrada que allí se colocaron.) Mi parecer, dice, es otro:

«Hágase una fuerte y alta muralla de cimientó ahondado sobre las peñas, conforme lo aconseja el ingeniero Mines, que empiece en la llamada «La Pepita», que está cerca de tierra en la Caleta, y diríjase hacia el poniente formando semicírculo para no recibir tanto impulso de las olas, hasta afirmarla en los dos grandes riscos que se hallan cerca de la Carnicería Vieja; que será un espacio de cosa de doscientas varas y después se puede limpiar la parte interior y derribar el muro de la huerta de Perdomo, con las pequeñas casitas que le siguen hacia el oeste, de manera que la entrada al dicho Puerto o Dique será por la misma Caleta del puerto, cuyo canal deberá también profundizarse algo más para mayor comodidad. Sería también muy del caso que desde dicha peña La Pepita se hiciese otra muralla con dirección al norte, hasta los riscos nombrados Los Picachos, y se evitaría la agitación del agua en el canal de la entrada.» Las cifras que da Álvarez-Rixo para acometer dicha obra, que jamás se realizó, pero sí la construcción de los dos brazos del muelle: el prolongado desde el semicírculo del patio de armas de Santa Bárbara y el llamado Muelle Nuevo, o sea, el que contenía el pase del agua desde el charco de Tía Paula hasta la Caleta, hoy los dos terriblemente destrozados, fueron las siguientes: el importe de los edificios que habría que derribar y de los cuales se podría aprovechar mucho material era de 3.000 ps. corrs.; el coste del murallón semicircular sería sólo de 7.000 ps. corrs., ya que el primitivo tenía muy buenos cimientos; la limpieza del interior del charco, que en su

mayoría eran callaos con algunas peñas que sería necesario aplanar, costaría 20.000 pesos. Los recursos para obtener dichas sumas los tenía dicho pueblo, que en pocos años podría proporcionar 31.500 ps. corrs., y en cuanto se tuvieran 7.000 u 8.000 se podría dar principios a la primera muralla, que construida, aunque sea sola, ya puede abrigar a los barcos del país. A estos recursos se añadían los del derecho de fortificación, que importaban de 8.000 a 9.000 Rsvn.

Otro de los fondeaderos era el llamado de «El Rey», en San Telmo, casi en tierra, entre unas peñas «a las cuales se le dieron ciertos tajos en el año 1750. A ellas se amarraban las embarcaciones. Los barcos extranjeros que fondeaban allí estaban obligados a pagar una libra de cera a la Hermandad del Santísimo, que fue quien costeó el trabajo de acondicionamiento de dicha Caleta». Solamente servía durante el verano, pues no tenía más que ocho o nueve brazas de fondo, el cual era de rocas, pero desde finales de septiembre había que levar anclas tan pronto se notaban señales de viento NO., que era la travesía en el invierno.

Como escribí antes, el barranco de San Felipe formaba en su desagüe una ensenada por donde se hacía el tráfico, y parece que hasta barcos de la carrera de Indias se construyeron allí, entre ellos uno llamado *La Meca*.

En Martíáñez también hubo un fondeadero por frente al castillo de San Carlos, construido a expensas del administrador de la Real Aduana don Matías Gálvez Gallardo, en el año de 1770, y desaparecido en la noche del 7 de noviembre de 1826, junto con su guarnición, arrastrado por la fuerza de las aguas del barranco de Martíáñez. Entre los años de 1776 al 79 estuvo en la isla don Andrés Amat de Tortosa, ingeniero militar, quien levantó un plano para construir el muelle de Martíáñez, del cual se sacó copia, que se conservó en la Secretaría del Ayuntamiento. Dicho plano se unió a una Memoria que redactó don José de Viera y Clavijo a nombre de su pariente don Nicolás Cabeza Viera, que era síndico personero, la cual fue elevada a S. M. el rey don Carlos III, quien la tomó en consideración, ya que ordenó se levantase nuevo plano para ejecutar las obras. Este deseo de construir el muelle de Martíáñez se continuó hasta los primeros años del presente siglo, pues en el año 1902, en la visita que hizo al puerto

Su Majestad el rey don Alfonso XIII, se le obsequió con un plano de dicho muelle pintado en una cinta por el artista don Marcos Baeza Carrillo, pero todo quedó archivado, y entonces se concibió la idea de hacer el desembarcadero de El Penitente, obra que se llevó a cabo durante la alcaldía de don Isidoro Luz y Carpenter; se colocó una gran grúa y a él atracaban los pequeños frutereros de la Casa Fyffes Limited; pero también resultó inútil por lo peligroso de aquella parte, y el dinero allí gastado se debió de emplear en limpiar y acondicionar el Muelle Nuevo, cuyas obras se habían continuado por etapas a partir del año 1870, cuando ya había decrecido el comercio del Valle y Santa Cruz había obtenido el privilegio de principal puerto de la isla, pero el papel e importancia del muelle del Puerto fue siempre vida de la ciudad, como veremos.

El día 2 de enero de dicho año de 1870 se colocaron diferentes prismas para la continuación del Muelle Nuevo, prosiguiendo dicha fábrica el día 7 de junio, tirándose algunos barrenos en las peñas o rocas «Los Piques» para ampliar la aproximación al desembarcadero o escaleras. Parte de este trabajo volvió a destrozarlo la furia del mar el día 3 de febrero de 1875, trabajándose a ritmo acelerado durante los meses de verano para reponer lo roto y avanzar unos metros más. Por suscripción entre comerciantes y propietarios se habían recaudado mil duros, que le fueron entregados al negociante catalán, vecindado en la isla, don Tomás Bosch, para que éste adquiriera dos grandes boyas llamadas «muertos» a las cuales se pudieran amarrar las naves con menos peligro en todas las estaciones. Dichas boyas deberían estar colocadas en el mes de abril del año 1873, pero la quiebra de dicho señor imposibilitó la compra, lo que motivó la negativa de los capitanes de buques de la Península de venir a cargar en el mes de mayo de dicho año las patatas y cebollas para transportarlas a América, causando así un grave perjuicio a nuestros cosecheros. En el mes de febrero de 1878 continuaba la fábrica del muelle, pero con poco adelanto, debido a lo malo de la estación; pero el 6 de agosto del mismo año se pudo aventajar la obra empleando mayor número de obreros, y en los primeros meses del año de 1879 llegó de Marsella un barco de tres palos cargado de sacos de cal hidráulica para dicha obra, y el día 20 se empezó la construcción de los veinticinco

metros que habían sido subastados para la prolongación del muelle, faltando solamente unos cuarenta para alcanzar la Baja Negra, pero el día 2 de octubre de 1880 una fuerte marea destrozó un pedazo del muelle construido el verano y en febrero de 1881 volvió el mar a romper otro trozo.

El encargado de la obra era el señor don Amaro Riberol, buen marino y a la sazón alcalde accidental, y a él se dirigieron varias personas para rogarle que se esforzara por llevar la prolongación del muelle hasta la tantas veces mentada Baja Negra, para suprimir el peligro que tal roca suponía para las lanchas que allí se estrellaban o rompían sus remos al querer entrar a la Caleta. En el extremo se colocaría una gran cruz de hierro, con un farol que sería encendido en ciertas estaciones y horas de la noche que conviniera. También se le hizo ver la necesidad de que para ser útil el muelle comercial fueran derribadas un pedazo de la calle de la Marina y algunas casas de buena planta. Todo lo expuesto le pareció muy acertado al señor Riberol, pero jamás se cumplió, para no tener que rozar con vecinos de influencia, propietarios de los inmuebles afectados. Fue al comienzo de este siglo cuando el alcalde don Melchor Luz y Lima obtuvo autorización para derribar la batería de Santa Bárbara, y de esa forma pudieron pasar los camiones a descargar la mercancía, sirviendo aquella explanada para depositarla.

MOVIMIENTO DE BUQUES

El movimiento de buques fue de gran importancia desde los primeros años del siglo XVIII. En el año de 1706, siendo alcalde don Pedro Francisco Carrasco-Llarena y Ayala, se decretó por el corregidor de la Isla, documento que pasó ante el escribano público Baltasar Vandama, registrado al folio 28 del año 1731, que los habitantes del Puerto eran preferidos en todos los mantenimientos de carnes, pescados frescos y salados y de todos los productos que por su puerto entrasen, y en el año 1707 denuncia La Orotava las visitas que hacían a las naves los alcaldes, que cobraban por ellas, alegando que esto era perjudicial para el comercio, sin reparar que tales visitas eran puramente sanitarias. Les contestó el alcalde y castellano don Cristóbal Briones y Lugo, capitán

de Caballos Corazas, de «ser ésta costumbre antigua del Pueblo y uso en que se estaba desde hacía muchos años». En 1708, en que comienzan a registrarse las juntas y acuerdos municipales en el libro que lleva por título «Juntas del Pueblo e determinaciones vecinales que existen en nuestro Municipio», se encuentra al folio 149 una nota en la cual se dice que los alcaldes cobraban dos ducados por cada visita de nave extranjera a la que asistían, las cuales certificaba el escribano de que la efectuaban a falta de corregidor o sus tenientes. En ausencia del alcalde iban al barco los regidores del Cabildo o vecinos de «graduación».

La Capitanía de Mar la servía un señor llamado Felipe García, de nombramiento real, y en el año 1710 se hizo balance de los perjuicios que nos había causado la guerra con ingleses, holandeses y portugueses, y de lo malo y próspero del comercio y su paralización durante el tiempo que duraron las hostilidades, cuyas naciones eran las que más visitaban este puerto y hasta españolizaron su apellido, lo que les valía el poder introducirse en los galeones de registro que hacían el comercio con América, sin escándalo. Los apellidos más fáciles de españolizar fueron los portugueses. Así, Aveiro se transformó en Averó; Gonzálvez en González, Pereira en Perera, Oliveira en Olivera y Da Silva se quedó en Silva. Al firmarse la paz de Utrecht todo entró en normalidad, y el año 1716, según se hace constar por don Gabriel del Alamo y Viera al folio 156 del año de 1717, entró como almojarife de la Real Aduana don Juan de Montemayor y Gamero, natural de Sevilla, y en los primeros días del mes de enero de este año se embarcó para Londres, con el fin de restablecer el comercio de vinos, el teniente coronel don Cristóbal Cayetano de Ponte. Llevó, para regalar, seis pipas de vino superior de Malvasía, pero falleció y nunca se supo el resultado de su gestión, aunque es conocido que varios años después este comercio vinícola decayó hasta terminar con la célebre Compañía de Canarias⁹.

⁹ Para conocer con mayores detalles lo sucedido con el comercio de Canarias, véanse, entre otras, las siguientes obras:

Síntesis de la historia económica de Canarias, por Víctor Morales Lezcano. Colección Aula de Cultura de Tenerife. Enciclopedia de Canarias, año de 1966. De este mismo autor, su trabajo titulado *Documentos ingleses relativos a la Compañía de Canarias que se encuentran en el Public Record Office*. Aparecido en «Revista de Historia Canaria», de la Universidad de La Laguna, y también *La Compañía de Canarias. Un capítulo sobre la historia económica*

El año 1720, el alcalde don Francisco Tomás de Franquis ordenó que las naves pagasen derechos de aguada para de esta forma poder sostener los arbitrios. El cobro se distribuyó de la siguiente forma: «los barcos que iban a Indias pagaban 10 pesos escudos; los extranjeros, cuatro, y las naves de un solo palo y los bajeles del rey, nada». Este arbitrio fue aprobado por el comandante general don Juan de Mur y Aguirre por carta fechada el 3 de abril de dicho año. Gracias a este nuevo impuesto y a la utilidad de su imposición se ha podido obtener un estadillo completo del número de buques extranjeros que visitaban dicho puerto, ya que la recaudación fue muy importante y el comercio muy productivo, pues sólo barcos extranjeros llegaron doscientos. Desde el 8 de abril de 1720 al 8 del mismo mes del año 1721 llegaron 27 naves de tres palos, 20 de un palo, y llegadas desde Santa Cruz, 12. O sea, un total de 59. Desde el 9 de abril de 1721 al 9 de marzo de 1722 llegaron cincuenta naves extranjeras y unas treinta de cabotaje, y este año renuncia a su puesto de capitán de mar Felipe García por escritura ante Baltasar Vandama, folio 112, pero vuelve a reclamar su puesto «por razones de emolumentos» ante el mismo escribano, acta número 122. Durante todo el año de 1723 llegaron treinta y tres naves extranjeras y varias otras de cabotaje, y hasta el mes de junio de 1724 llegaron veintitrés naves, en su mayoría de nacionalidad inglesa. Sólo tres eran portuguesas, y de capitán de mar continuaba el mismo Felipe García Bello, según registro ante Baltasar Vandama, folios 275 y 300, año de 1725. En este mismo año el general marqués de Valleher-

del archipiélago, trabajo aparecido en el volumen XXVI de los «Anales de la Universidad Hispalense» el año 1966.

Francisco Morales Padrón: *El comercio canario-americano en los siglos XVI, XVII y XVIII*

José Peraza de Ayala: *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*.

Antonio Bethencourt Massieu: *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1680-1800)*. Trabajo aparecido en el número 2 del «Anuario de Estudios Atlánticos», correspondiente al año 1956, y la valiosísima e imprescindible obra del doctor Antonio Ruméu de Armas titulada *Piraterías y ataques navales a las islas Canarias*. En ella se inserta un plano del muelle de Martiánez, reproducción del que se custodiaba en el A. H. N. en el legajo del muelle de Santa Cruz, sección de Consejos Suprimidos. El mismo plano lo vuelve a reproducir Ruméu de Armas en su trabajo titulado *Agustín de Betancourt, fundador de la Escuela de Caminos y Canales*, aparecido en el «Anuario de Estudios Atlánticos», Madrid-Las Palmas, núm. 13, año de 1967.

moso dio orden para que las embarcaciones pagasen aguada, siempre que la tomasen en este puerto, vinieran de donde fuera, sin excluir Santa Cruz, y el año de 1727 el presbítero don Juan Francés de León, nombrado personero, ordenó que se cobrase también el derecho de lastre de las embarcaciones, registrándose en este año sólo la llegada de 26 naves extranjeras. El año de 1729 fue nombrado guarda mayor de la Aduana don Pedro Ginory, y desde noviembre de este año hasta diciembre de 1730 llegaron 29 naves extranjeras, algunas de ellas de las llamadas pingües, embarcaciones de carga generalmente de tres palos y velas latinas. En 1731 llegaron cuarenta y tres buques, algunos de los cuales no hicieron aguada por venir de otros puertos de las islas, y era guarda mayor de la Aduana el alférez Antonio Borges, y de capitanes de mar estaban Gaspar Domínguez y Cristóbal Oliva, y el año de 1749 era administrador de la Real Aduana don Juan García de Acevedo, y castellano y gobernador don Rodolfo Gautier de Paúl.

En los años de 1800 y 1801 llegaron muchas naves extranjeras con variedad de mercancías, entre ellas, loza, linos, ropa, etc. El año 1802 llegaron para proseguir viaje a América treinta naves, las cuales hicieron aquí aguada y descargaron mercancía. Durante la guerra con Inglaterra dejaron de visitar el puerto las naves de dicha nación, al igual que luego sucedió con las naves francesas, pero no por ello decreció nuestro comercio con ellos. Al contrario, se aumentó, y lo mismo el precio de nuestros frutos, los cuales se exportaban en navíos de banderas neutrales angloamericanas, suecas, etc. El tráfico entre islas se hizo más difícil y nos apresaron los corsarios ingleses algunos barcos. Sobre todo se interrumpió el comercio con la Península y con nuestras hermanas americanas, subiendo el precio de todas las producciones de dichos puntos. A pesar de escasear el maíz y el trigo, que se hacía imposible transportarlo de las otras islas por temor a ser nuestras naves apresadas, seguía floreciendo el comercio extranjero. Los vinos valían mucho, y los jornales, caros; pero lo suficiente para pagar y vivir bien los unos y los otros.

El día 6 de junio de 1803 era vecino del Puerto el canario Francisco Vollandino, capitán de barcos de América, el cual compró una fragata vieja y la cargó de centenares de pasajeros, además de la marinería, que eran todos naturales de este pueblo y

del Valle, y zarpó para Santa Cruz y desde allí para La Habana. Dicho barco se hundió, ya que nunca se tuvieron noticias de los pasajeros ni de ninguno de los marinos. El año de 1804, en el mes de octubre se perdieron en el fondeadero de El Rey dos bergantines grandes de cabotaje, llamados *El Santo Cristo* y *La Jenería*, salvándose toda la tripulación, y en el año de 1810 fondearon en la bahía del Limpio unos cuarenta barcos extranjeros, en su mayoría ingleses, y veinte de cabotaje. Uno de los barcos ingleses trajo la primera avestruz vista en el pueblo, y la gente se divertía viéndola devorar huesos y otras inmundicias.

El año 1811, muchas personas acaudaladas y comerciantes, enteradas del negocio que hacían los canarios con la pesca de la costa de Africa, directamente desde este puerto, aprobaron la idea de don Celestino Gervacio de Ventoso de fundar una sociedad pesquera, cuyas acciones se vendieron a mil pesetas, pudiéndose también adquirir media acción. Se compraron dos barcos, uno de los cuales se perdió unos meses después junto al murallón de Perdomo, donde fue lanzado por la furia del mar, y el otro se tuvo que vender. La ruina de la compañía fue de tal magnitud, que sólo pudieron recuperar sus miembros cien pesos de los quinientos que habían abonado. Se achacó este fracaso a la poca inteligencia de nuestros marinos, que acostumbrados al vino, formaban desórdenes cuando éste les faltaba, teniendo que regresar al puerto a media pesquería para evitar el riesgo del tumulto. Lo cierto es que esta ruina agravó aún más la situación de nuestro comercio.

El vino para la exportación a los mercados de Londres valía, el año 1812, 35 libras esterlinas la pipa; el que se exportaba a Indias, 31, y el de cargazón, 26. En aquella época el cálculo de la libra se hacía a seis pesos corrientes; por consiguiente, la pipa a Londres valía en bodega 210 pesos, con lo que podía decirse que el dinero rodaba en la isla; pero al comenzar la escasez de vino para el consumo, decretó el Ayuntamiento la obligación de vender para el abastecimiento del vecindario, y a pesar de esta orden seguía valiendo la pipa de vino 130 pesos corrientes.

En este mismo año de 1812, en que era alcalde don Matías Romero, oficiaron La Orotava y Los Realejos pretendiendo que el Puerto les tenía que entregar las dos terceras partes de los víveres que entraran por este muelle. Negóse nuestro alcalde a tal

pretensión y se fueron ellos a la Real Audiencia pidiendo un decreto. Dicho Tribunal les ofició por medio del escribano de cámara, con fecha 27 de abril, para que presentasen la real provisión que les autorizaba a tales derechos, lo que no pudieron cumplir porque dicha real orden jamás había existido.

En este mismo año, en el mes de junio, el capitán de mar don José Joaquín de Iturzueta sostuvo una reyerta con el alcalde Romero por motivo de haber éste enviado a destruir una ballena que había encallado en la playa, ya en descomposición, y cuyos pestilentes olores habían invadido una buena parte del pueblo, y es también en este año cuando comienza a asistir a las Juntas de Sanidad este funcionario por orden del comandante general, que no quería que estuviese a mal con las autoridades del pueblo; en el mes de junio llegaron varios barcos cargados de mayoreros que huían del hambre en su isla. Fueron empleados por el comerciante genovés y ex-cónsul de la Liguria don Luis Carlos Lavaggi, en las fábricas de sus casas y bodegas, así como en la construcción del paseo de El Peñón que hoy lleva su nombre. A la vez, unos cuantos prisioneros franceses se escaparon del castillo de San Miguel, de Garachico, donde estaban encerrados, y sirviéndose de una lancha que allí robaron, llegaron hasta nuestro fondeadero del Limpio, abordando un buque inglés que estaba fondeado descargando trigo, haciendo prisioneros al capitán y parte de la marinería, pues el resto se encontraba en tierra, y soltando las amarras se hicieron a la vela, pero como el tiempo era de calma, apenas si pudieron adelantar, y advertida de tierra la maniobra, salió con varios hombres don Domingo Nieves-Ravelo y recuperaron el barco. No hubo desgracia alguna, pero el público pretendió linchar a los prisioneros al ser desembarcados, como ya habían hecho con Bressan y Broul el año 1810.

Se perdió también en este año, en el fondeadero de El Rey, en el risco llamado El Penitente, un bergantín del tráfico llamado *El Hierro*, que estaba cargado de trigo, entonces muy caro, con lo cual fue muy sentida esta pérdida, y el cónsul británico Mr. Gilbert Stuart Bruce y otros comerciantes, tanto naturales como extranjeros, elevaron solicitud al Gobierno inglés para que éste autorizase a los correos paquetes que salían de Plymouth y hacían escala en Madera para proseguir viaje al Brasil, tocasen a la vuel-

ta en este puerto, dejando y recogiendo valija que se iría a buscar a bordo, y así se hizo por autorización; pero el año de 1813 llegó a este puerto uno de los correos, llamado *Montesquieu*, que había salido de la Madera custodiado por otro correo de la misma nación, el *Pelenck*, a fin de poder evitar el ser apresado por cierta goleta corsario americana, el *Globe*, que se encontraba fuera de la bahía de El Funchal. No obstante esta escolta, la goleta americana abordó al barco inglés, dejándole, al separarse, dos hombres a su bordo que no pudieron reembargar. Dichos buques correos continuaron, aunque bastante destrozados, a este puerto a reponerse y a curar a sus heridos. El capitán y el cirujano habían muerto en la lucha, y los dos hombres de la goleta corsario fueron hechos prisioneros.

En el año 1815 llegaron al puerto unas ochenta naves extranjeras con rica mercancía, las cuales retornaron con triple equivalencia a sus puertos de origen, y cada una de ellas pagaba 34 reales al bote de Sanidad que iba a visitarlas, y al parecer se volvió a aumentar el comercio. El año 1816 llegaron ciento veintiséis barcos entre extranjeros y de cabotaje, y en el mes de junio de este año llegó el navío de guerra británico *Newcastle*, de 60 cañones y otro de menor fuerza, al mando del comandante Malcolm, conduciendo varios oficiales de distintas nacionalidades europeas en viaje para Santa Elena, enviados para custodiar a Napoleón. Toda la comitiva se hospedó en la casa comercial de Pasley, en la calle entonces llamada de Venus (hoy Iriarte), esquina a San Juan (hoy José Antonio). Entre los oficiales ingleses venían don Carlos Guillermo Pasley, teniente general y caballero comandante de la Orden del Baño, y don Juan Pasley, capitán en el servicio de S. M. Británica. Era contador de la Real Aduana don José Elías Sánchez ¹⁰.

¹⁰ *Anales* de José Agustín Álvarez-Rixo y mi trabajo sobre *La Guerra de la Independencia en Tenerife (Puerto de la Cruz)*, separata del volumen 1.º de Estudios del II Congreso Histórico Internacional de la Guerra de la Independencia y su época, Instituto «Fernando el Católico», Zaragoza, 1964. En el Cementerio Católico del Puerto se halla la sepultura de sor Clara Pasley, religiosa que fue del convento de Santa Catalina, de dicha ciudad. La losa sepulcral enviada desde Londres por sus hermanos los señores don Carlos y don Juan Pasley, lleva la siguiente inscripción: «En memoria de doña María Magdalena Santa Clara Pasley, hija de don Carlos Pasley, caballero inglés, que fue Religiosa Clarisa del convento de San Francisco, de la villa de La Orotava, en que profesó y ejerció los oficios principales. Falleció en este Puer-

En el año 1817, el recién llegado comisionado regio don Felipe Sierra Pambley, que más tarde ocupó el puesto de ministro de Hacienda, dispuso suprimir a nuestro Municipio la facultad de cobrar la aguada de las naves de que se estaba en posesión por autorización de los comandantes generales desde el año de 1721, y se hicieron las oportunas gestiones para volver a recuperar este derecho, lo que se consiguió el año de 1819, el mismo en que se perdió en el fondeadero de El Rey un bergantín inglés llamado *Carlos*; el año 1820, que llegaron unas setenta y ocho naves extranjeras y otras tantas de cabotaje, regaló el alcalde constitucional don Juan Cólogan y Fallón una lámina de cobre con las armas provinciales para imprimir las Cartas de Salud, cuya primera tirada se hizo en Londres, siendo el coste de cada una de las que se despachaba a los buques extranjeros, de cuarenta reales vellón, de los cuales la mitad era para que el jefe de Sanidad recuperase los gastos de impresión, y el resto para el sueldo del secretario. Las Cartas de Salud que se despachaban a los barcos de cabotaje eran manuscritas y se cobraba por cada una cuatro reales de peseta, la mitad para el presidente y la otra para el secretario. Durante los años de 1821 al 26 llegaron ciento veinte naves de diferentes nacionalidades y unas treinta de cabotaje, y en el mes de noviembre de este año se perdió en las rocas, frente a la Vieja Carnicería, la fragata francesa que procedente de Burdeos se dirigía a la isla Borbón, hoy Madagascar, llamada *Nueva Gabriela*, con toda la carga, menos unos barriles de cal, vinos, libros, papel y otras mercancías de menor importancia. También llevaba joyas y dinero, que fue recuperado por ciertas personas del pueblo poco escrupulosas, cuyos cargos les protegían de las autoridades competentes¹¹. También encalló en el mes de noviembre de este año, frente a la costa de Africa, otro barco francés que conducía emigrantes para el Brasil. Les recogió un barco costero de La Palma y les condujo al Puerto. El rey Luis XVIII conde-

to el 27 de abril de 1851, a los 75 años de edad, habiendo obtenido, por su caridad y otras cualidades estimables, el aprecio de cuantos la conocieron. Esta lápida ha sido colocada por sus hermanos don Carlos Guillermo Pasley, teniente general y caballero comandante del Baño, y don Juan Pasley, capitán retirado en el servicio de S. M. Británica.»

¹¹ En el Programa de las Fiestas de Julio correspondiente al año de 1965 y en el diario *La Tarde* publiqué la historia de esta fragata.

coró al patrón palmés con la Gran Cruz de la Orden de San Luis.

Todos los contrabandos que venían destinados al Puerto se desembarcaban por Garachico. En enero de 1786 hizo escala en dicho puerto de Garachico el bergantín de Francisco Volandino, procedente de La Habana, quien saltó a tierra para dejar el contrabando. Se supo en Hacienda y allá corrieron los empleados para confiscar la mercancía e imponer la multa, pero todo se arregló sin mayor escándalo. En febrero del mismo año se embargó el bergantín inglés *Scipión* por llevar a bordo, rumbo a su país de origen, 300.000 pesos, ocultamente embarcados en Santa Cruz, desde donde pasó a este Puerto a recoger otros tantos miles. También intervino la Real Hacienda, pero todo volvió a arreglarse, ya que por la noche atracó a la banda del barco inglés un bergantín propiedad de don Tomás Romero, trasbordando la plata, que condujo a Garachico y desde allí fue entregándose a los comerciantes, sus dueños. Sin embargo, se confiscó el barco y se arrestó al capitán, a quien se le abrió expediente. En septiembre del año 1825 zarpó del Puerto un bergantín inglés de la consignación de Power, y por la noche un barquito de cabotaje tomó a bordo varios fardos de efectos prohibidos, que llevó a Garachico. Le sorprendió el comandante del resguardo, receloso de ver el rumbo que tomaba dicho buque. También se abrió expediente, pero nunca se conoció el resultado. En el año de 1823, debido al mal tiempo reinante, naufragó en El Rey un barco del tráfico, llamado *El Patache*, propiedad de su patrón, Agustín Casares, y el 27 de octubre llegó procedente de La Habana el bergantín español *Relámpago*; su capitán, don José Real, no pudo proseguir su ruta a Santa Cruz por estar en nuestras aguas una corbeta corsario insurgente. Para mayor seguridad, fondeó en El Rey con dobles cadenas por lo sospechoso de la estación, y se le puso gente para que hiciera guardia. Por la noche comenzó a disparar, reuniéndose los artilleros en sus puestos y se alborotó el pueblo, con disgusto de aquellos vecinos que tenían familiares a bordo, pero pronto se dieron cuenta que todo era para despistar la atención y poder desembarcar el contrabando, cosa que hicieron con la mayor tranquilidad. Desde el año de 1827 al de 1830 llegaron unas cien naves de diferentes nacionalidades y varios buques de cabotaje. Se recibió mucha mercancía y se exportó, entre otros productos del país, orchilla. Entre las

mercancías que se importaban, eran las más corrientes loza, manteca, carne de puerco, aros de hierro, cueros de becerro, lienzo, sombreros, etc. En carta fechada el 11 de diciembre de 1767, don Bernardo de Iriarte solicitaba a don Matías Gálvez se le autorizase a sacar de la Real Aduana las siguientes mercancías, llegadas en la corbeta inglesa *Isabel*, al mando del capitán Juan Lesuer, que eran: «un barril con 150 quintales de Piedralumbre; otro de seis quintales de Caparrosa; cuatro Cajones con doce docenas de sombreros bastos para hombres y otros tantos para muchachos; ocho piedras de amolar pequeñas y 19 barriles de carne de puerco».

LAS FIRMAS COMERCIALES

Los comerciantes extranjeros aquí establecidos eran, entre otros: los Cólogan, los White o Blanco y hermanos, don Juan O'Donavan, don Tomás Lynch, don John Key, los Mahony, los Barry, los Power, los Cullen, los O'Daly, los Commyns, los Astrong, los Little, los Pasley, y los del país eran los Nieves-Ravelo, los Ventoso, los Romero, los Arroyo, los Domínguez, etc.

En el año 1831, entre los sesenta buques llegados al puerto se encontraba el *Dove*, a consignación de don Domingo Nieves-Ravelo, al mando del capitán Thomas H. Mullens. Trajo once fardos de mercancías. Había salido del puerto de Londres el 8 de enero de dicho año. También llegó en los primeros días de octubre el *Pursuit*, al mando del capitán James Seller, con cinco fardos y una caja de mercancías, también para don Domingo Nieves-Ravelo. El 27 de abril salió del Puerto rumbo a Londres, con mercancías de don Domingo Nieves-Ravelo para los señores Little y Compañía, el *Orotava*, al mando del capitán James Smith, y el día 11 de junio de 1832 zarpó el barco *Agnes* con destino a Londres, llevando, entre otras mercancías, un cajón que contenía Bullion, para los señores William Little y Compañía. El capitán lo era David Bruce, y el exportador, don Domingo Nieves-Ravelo. El 24 de marzo del mismo año y para los mismos señores, en Londres, salió el *Orotava*, al mando del capitán James Smith, y el 21 de diciembre, el *Pitwort*, al mando del capitán Richard Ysemenger, que llevaba para Londres y para los señores Little una caja de

Bullion que enviaba don Domingo Nieves-Ravelo. El 21 de marzo de 1834 partía el *Charles*, al mando del capitán George Hayes, con mercancías de don Domingo Nieves-Ravelo para los señores Little y Compañía, en Londres. El 18 de junio de 1840, los señores Little enviaban a don Domingo Nieves-Ravelo en el barco *Charles*, al mando del capitán George Hayes, tres barriles y tres fardos de mercancías. El 27 de agosto de 1834, a las once de la mañana, se perdió en El Rey una bonita goleta americana por haber fondeado algo más al oeste de lo que debía y se rozaron las cadenas en el mal fondo. No pereció nadie, y en este mismo año fue considerable, según el registro de Policía, la emigración para América. El 26 de agosto de 1836 llegaron la corbeta de guerra inglesa *Etna* y un cutter para hacer observaciones científicas en las islas. En el año 1848, el 11 de julio, llegó un bergantín portugués llamado *Dos Anas*, su capitán Antonio Mascareñas, falto de víveres y con más de cien pasajeros, que venía de las Antillas con destino a Madera. Se le suministró todo, aunque algunos barqueros tuvieron la indelicadeza de pedirles triple precio por algunos de los productos, sin querer comprender que con esa actitud alejaban las naves que aquí querían socorrerse. En septiembre zarpó para La Habana con sesenta y seis pasajeros de ambos sexos el bergantín *Dácil*; a su capitán don Pedro Arozena se le detuvo en Santa Cruz para obligarle a llevar médico y capellán, pero como esto costaba mucho, le dejaron, al fin, partir. El 1 de octubre llegó de Madera un bergantín-barca americano, en consignación de Ventoso, a cargar algunos vinos, y el mes de noviembre comenzó a circular la noticia de haber quebrado en Londres la casa de Little, pero que dicha quiebra no tocaba a su sucursal del Puerto, mas presentándose en las oficinas el señor don Alonso del Hoyo, como apoderado de su cuñado don Antonio de Ponte, pidiendo el saldo de su cuenta, se declaró la quiebra, con gran sorpresa de los isleños ricos que allí habían depositado sus caudales al rédito del 5 por 100. Se creía a dicha casa con un capital propio de trescientos mil pesos, pero no resultó así. Los sueldos, alquileres de casas y bodegas y los gastos de las suntuosas fiestas, conciertos y banquetes que celebraban sus propietarios ocasionó la ruina de una de las más sólidas

y prestigiosas casas comerciales establecidas en este Puerto ¹². En este año sólo llegaron cuatro buques de fuera de la provincia. En noviembre de 1848 había salido de este puerto con destino a los Estados Unidos el bergantín *Correo de Tenerife*, propiedad de don Francisco Gervacio de Ventoso; su capitán, don Manuel Rodríguez. Se supo que había zarpado de Boston en el mes de enero de 1849, cargado de madera, pero jamás llegó a este destino. Dicho buque había sido construido aquí, en 1843 ¹³.

El 22 de enero de 1849 llegó de La Habana con treinta días de navegación el bergantín *Dácil*, con diez pasajeros. En este año se compró nuevo vestuario para los siete tripulantes del bote de Sanidad. El uniforme era: camisola blanca con vueltas y carteras rojas; sombrero de paja blanca y negra, llevando en la solapa una S roja. El día 30 de octubre de dicho año de 1849 llegó procedente de Brake un queche a consignación de don Francisco Gervacio de Ventoso, pero la Junta de Sanidad le hizo seguir rumbo a Santa Cruz por no traer Carta de Salud firmada por el cónsul de España, a sabiendas de que en dicha ciudad no había Consulado. Entonces comenzó a circular por el pueblo un anónimo acusando a Ventoso ante el intendente de Rentas de haber desembarcado contrabando de lienzos y otras mercancías. Con este motivo vino secretamente desde Santa Cruz el teniente de Carabineros don Nicolás Franco con escolta, y por la noche cercó la casa, almacenes y bodegas del acusado, dando parte de ello al alcalde, que lo era Alvarez-Rixo, y al gobernador militar, don Miguel Pereira, para que le ayudasen en su comisión. El gobernador, a pesar de la vieja amistad con Ventoso, puso a disposición del teniente la guarnición del Destacamento; pero el alcalde, consciente de la catástrofe que tal investigación causaría a la familia Ventoso, le avisó secretamente, con gran riesgo de su persona, y así pudo evitar la ruina, pues al amanecer del siguiente día comenzó el registro, sin que nada se encontrase de sospechoso, y liberaron a los tripulan-

¹² Esta casa, conocida desde entonces por el Sitio de Little (Sitio Litre), pasó a sus descendientes, los señores de Smith. El último de dicho apellido fue don Udale Smith, quien la dejó en herencia a su hija Molly, que la vive en la actualidad.

¹³ En el diario *El Día*, de Santa Cruz de Tenerife, correspondiente al 3 de julio de 1971, aparece un trabajo del erudito Juan Antonio Padrón Albornoz que va ilustrado con el dibujo del bergantín *Correo de Tenerife*, dando la noticia de su desaparición.

tes de las lanchas, que habían sido sacados a empujones de sus domicilios y hasta maltratados, de cuyo injusto proceder se quiso levantar acta, pero no hubo escribano que lo hiciera.

Si bien decayó el tráfico entre los años de 1840 al 50, vuelve otra vez a cobrar importancia a partir del año 1851, cuando fue habilitado el Puerto por Real Orden para el comercio de importación y exportación, así como para que por él pudieran embarcar pasajeros para Ultramar. Esta Real Orden se leyó en la sesión municipal del día 6 de junio de dicho año. En él residieron todos los Consulados, primero, y más tarde, al pasar éstos a Santa Cruz, quedaron vicecónsules de Inglaterra, Francia, y cónsules de Bremen. Esta ciudad libre tuvo tres cónsules en este Puerto. El primero fue don Andrés Benvenuti, desde el año 1828 al de 1836. Le sucedió don Francisco Gervacio de Ventoso desde el 1837 hasta 1858 que falleció, pasando el siguiente año de 1859 a su hijo don Celestino hasta su extinción el año 1867. El último Viceconsulado fue el británico, que había sido servido tantos años por la familia de don Pedro Reid. Fue suprimido el año de 1970. El 16 de abril de 1851, el barco de don José Arozena, llamado *Victoria*, salía del puerto de Londres rumbo al de La Orotava, Santa Cruz y Gran Canaria, llevando a su bordo, entre otras mercancías, unas cajas y unos fardos para don Domingo Nieves-Ravelo, enviados por los señores Bishop e hijos.

En los años de 1855 hasta 1872 estuvo el puerto visitado por infinidad de naves, muchas de ellas llegadas de Santa Cruz y de Las Palmas, para cargar y seguir su ruta a América. También llegaron varios queches a consignación de Ventoso, procedentes de Bremen y Hamburgo, trayendo mercancías y llevando frutos y cochinilla. El año 1873, en el mes de enero, llegó un barco de Cádiz conduciendo infinidad de prisioneros carlistas, que fueron alojados en el ex convento de Monjas Catalinas, y el día 8 llegó otro con más deportados, que ascendieron entre todos a tres mil, y fueron repartidos en diferentes pueblos de la isla. El día 18 hubo muy fuerte marea, imposibilitando las faenas de descarga de mercancías, y el día 25 pasó con rumbo de Este a Oeste una flota de nueve buques que parecían de alto bordo. El día 14 llegaron cincuenta deportados más, custodiados desde Santa Cruz, y el día 15 volvió a restablecerse en la batería de Santa Bárbara la guardia

de soldados, para evitar pudiera evadirse alguno de los deportados como, al parecer, lo habían hecho por el muelle de Santa Cruz. El día 26 de febrero se presentó un bergantín ruso trayendo 250 toneladas de guano artificial, pero no fondeó por ser buque muy viejo y temer su capitán se resintiera la proa del barco al echar 40 brazas de cadena que se necesitaban para poder fondear en el Limpio, y tuvo que seguir viaje a Santa Cruz, con perjuicio de los negociantes de aquí, que desde hace muchos años debieron haber colocado las dos boyas llamadas «muertos», a las cuales se pueden amarrar las naves con gran facilidad. Dicha bandera rusa hacía muchos años que no se veía aquí, ya que los productos de esa nación los traían barcos de bandera inglesa, sueca o hamburguesa. El día 1 de marzo se presentó un vapor de guerra español para reclamar a ciertos matriculados para la Armada, pero los marinos se huyeron al campo y a Punta Brava, negándose a tal embarque por no haber rey ni Gobierno a quien servir, aunque ya se sabía y se había festejado el advenimiento de la República. Luego llegaron noticias de Santa Cruz aprobando la conducta de los huidos y zarpó el vapor sin llevar su gente. El día 11 por la noche volvió otro barco de guerra que era portador de ciertas órdenes secretas, y el día 12 de mayo llegó un vapor inglés a cargar granos. Entre los meses de mayo y junio sólo llegaron cuatro barcos a cargar patatas y cebollas para Cuba. Se debió esta ausencia de buques a lo inseguro del fondeadero y a la mala calidad de la patata, que estaba atacada de un gusano que la estropeaba y la hacía inservible para la exportación. El día 28 zarpó para La Habana un vapor cargado de patatas, cebollas y otros frutos, y el 29 salió otro, nombrado *La H. G.*, con los mismos productos e infinidad de pasajeros de ambos sexos. El 25 de julio zarpó para La Habana la fragata *Gran Canaria*, con unos 200 pasajeros y frutos del país, y el día 2 de agosto se supo por el vapor correo inglés que trajo noticias, del cariz que tomaba la guerra carlista. Seguidor de esta causa fue el joven portuense don Domingo Nieves Ascanio, quien falleció de un balazo en la cabeza en una de las batallas. El día 27 de septiembre llegó un barco inglés y trajo algunos pasajeros, que al siguiente día hicieron excursión hasta las faldas del Teide. El 19 de diciembre llegó la fragata *Gran Canaria*, procedente de La Habana, con dos meses de viaje, debi-

do a la calma reinante. Trajo mucha carga y pasajeros para el Puerto y Las Palmas, los cuales habían sufrido algunos días de hambre.

El día 20 de enero del año 1877 llegó el vapor inglés a traer alguna mercancía y cargar sacos de cochinilla, que había aumentado de precio. El 14 de abril llegó un barco de La Palma, cargado de madera de tea, y el día 17 del mismo mes, la goleta de ingenieros de Santa Cruz trajo la grande boya llamada «muerto», para sujetar a ella las naves que llegasen a este puerto. Se le fijó en dirección Norte-Sur de la llamada Baja Amarilla, en lo llamado Limpio de las Carabelas. Esta boya existió hasta hace unos treinta años adosada al muro del patio circular de la batería de Santa Bárbara. El día 22 de junio zarpó para La Habana la fragata *Gran Canaria* con muchos pasajeros de ambos sexos, patatas y cebollas, y el 23 zarpó para el mismo destino la fragata *Trinidad*. El día 9 de agosto llegó un vapor inglés con mercancías para los señores don Wenceslao Luis y don Pedro Reid. El 14 de septiembre llegó de Inglaterra un vapor cargado de carbón para el consumo. El 28 de diciembre llegó procedente de La Habana la corbeta *Anita*, propiedad de don Antonio López, y como durante la travesía se le habían muerto dos pasajeros, la Sanidad la envió para Santa Cruz para mayor seguridad.

El día 3 de febrero del año 1878 llegó un barco inglés a cargar cochinilla y musgo marino, que se volvía a solicitar de Europa. El 22 del mismo mes de febrero se volcó un lanchón frente a la boca del muelle, cargado de pescado salado. Se pudo salvar toda la carga. El 30 de abril llegó un vapor inglés a cargar plátanos, que exporta don Pedro Reid, y el 13 de mayo zarpó para La Habana la fragata *Gran Canaria*, de 500 toneladas, con patatas y cebollas y ciento veinte pasajeros. El 28 del mismo mes zarparon ocho naves cargadas de patatas, cebollas y otros artículos, para la isla de Cuba, y no encontraron ya carga otros barcos llegados al segundo día, entre ellos un bergantín-goleta portugués, cuya bandera no se veía desde hacía más de treinta años en este puerto. El 10 de junio fondeó en el Limpio de las Carabelas el bergantín gallego *El Justo*, cuyo capitán disparó unos petardos dentro del agua, acción que no agradó a nuestros pescadores por la cantidad de peces que murieron. Durante los meses de septiembre

a diciembre zarparon para la isla de Cuba algunos buques cargados de patatas, cebollas y centenares de pasajeros, y el 20 de agosto llegó de Marsella una goleta española cargada de maíz, para don Luis Delgado, y el 28 de diciembre fue nombrado vicecónsul de S. M. Británica el comerciante don Pedro Reid.

El día 6 de enero de 1880 llegó un vapor inglés con mercancías y no llevó carga de retorno. El 19 de febrero llegó la fragata *La Fama* a recoger unos pasajeros para La Habana, y el 22 de marzo llegó un vapor inglés con maíz, para don Pedro Reid. En estos días y por motivo de lo agitado del mar se rompieron las amarras de una de las grandes boyas y hubo que ir a buscarla hasta la costa de Santa Ursula. Volvió a colocársele en el lugar que antes había ocupado. El día 12 de abril llegó un vapor inglés a cargar plátanos y llevó pasajeros para la isla de La Palma. El 17 de junio zarpó para la isla de Cuba la fragata *Anita*, cargada de cebollas. Tenía matrícula de Las Palmas, pero su capitán, don Amaro Riberol, era natural de este Puerto. El 14 de agosto llegó de La Palma el pailebote-correo *Voluntad*, conduciendo varios naufragos ingleses procedentes de un bergantín cuyo capitán era John de Jones, que había salido de Frome cargado de carbón para las Antillas Británicas; el 6 de octubre llegó el nuevo ayudante de Marina, alférez de navío don Nicolás Teruel.

El día 2 de enero de 1881 llegó un bergantín griego con carga para el vicecónsul inglés don Pedro Reid, siendo éste el primer barco de tal nación que nos visitaba. Zarpó el día 6 para su destino, y el día 10 del mismo mes llegó un vapor inglés, que descargó mercancías y sacos de guano para don Pedro Reid, y el día 11 llegó otro con guano artificial para don Luis Rodríguez Padrón. El día 24 llegó otro vapor inglés, quien al fondear disparó un cohete para avisar que fueran las lanchas a recoger las mercancías que traía para sus correspondientes. El día 9 de febrero llegó, después de varios días que se le esperaba, la goletita correo *El Vivero*, que había salido de Santa Cruz para este Puerto, pero la fuerza del mar la desvió y pudo refugiarse en el puertito de Los Abrigos, y el día 5 de mayo se descubrió el desfalco en el peso de las cebollas, cuando se estaban pesando las que compraba el capitán del barco *Anita* para llevarlas a Cuba, pero inmediatamente confesó que él pagaría la diferencia, «porque no venía a robar».

Las autoridades no castigaron tal fechoría como debieron para que quedara restablecido el buen nombre de nuestro comercio. Dicho buque, al mando del capitán Antonio José Riberol, zarpó la noche del día 7 para La Habana, cargado de cebollas y patatas, y el día 9 de junio estuvo cargando patatas y cebollas para la isla de Cuba un bergantín-goleta, y el 22 del mismo mes llegaron tres bric-barcas a cargar patatas y cebollas. El mes de septiembre estuvieron fondeados en el Limpio cuatro buques británicos y dos de cabotaje, y el 16 y 17 de noviembre estuvieron frente al puerto tres fragatas de guerra francesas para la instrucción de guardias marinas. No fondearon y siguieron viaje para Santa Cruz. El día 7 de julio llegó la goleta de guerra *Africa*, conduciendo al excelentísimo señor capitán general de la provincia, don Valeriano Weyler, quien había recorrido las islas, inspeccionando las guarniciones. Su Excelencia pasó a La Orotava y reembarcó al día siguiente. También por este mismo puerto había desembarcado a las diez y media de la noche del día 10 de octubre de 1812 el teniente general don Pedro Rodríguez de la Buria, enemigo que fue del duque del Parque. A recibirle acudió mucha gente, que le vitoreó y acompañó, junto con el alcalde, don Domingo Nieves-Ravelo, hasta la casa del gobernador, en la calle de Blanco.

El día 6 de agosto de dicho año de 1881 zarpó para La Habana el bergantín-barca *La Fama*, con cebollas, patatas y pocos pasajeros. El día 24 llegó un barco con mercancías, y el 25 el bergantín llamado *Próspero*, que vino a cargar cebollas. El 15 de septiembre llegó una goleta de Caracas, en la cual regresaron algunos hijos de este Puerto con socorros para sus familiares, tales como cacao, café, azúcar, etc., y el 24 llegó un barco inglés cargado de mercancías para sus corresponsales, y llevó cochinilla y trigo.

A partir del año 1882 comienza la verdadera decadencia de este muelle, al que apenas llegaban tres o cuatro barcos del extranjero y otros tantos de las islas. Poca mercancía, pues, nos entró por mar, y poca también era la que llevaban de retorno. Seguía cada vez en aumento la emigración para América: a Cuba, Venezuela y Puerto Rico iba la mayor parte de los emigrantes. Algunos bergantines venían desde Santa Cruz a cargar patatas y cebollas. Santa Cruz, ya principal puerto de la isla, lo absorbía

todo. En los comienzos del presente siglo, y muy particularmente por los años de 1908 al 20, volvió a tener el puerto cierto movimiento. A él llegaban semanalmente varios barcos a cargar plátanos y tomates, y nos traían paja, madera, guanos, cereales, etc. La Casa Yeoward Bros traía a él semanalmente un barco, que además aportaba algún turismo, y la Casa Fyffes Limited también traía sus barcos a cargar fruta, que transportaban a Santa Cruz para trasbordarla a otros barcos mayores. Para facilitar las faenas de embarque colocó la Casa Yeoward una grúa de vapor en la explanada de Santa Bárbara, la cual estuvo funcionando varios años y fue vendida en 1955, al igual que los grandes lanchones de carga que eran también propiedad de dicha casa frutera ¹⁴. En el Limpio de las Carabelas fondearon los grandes transatlánticos *Cap Ancona* y *Cap Polonio* y el isotérmico francés *Kakoulima*. Todos celebraron fiestas a su bordo durante los días que duró la visita. El pequeño movimiento portuario duró hasta el verano del año 1936. Luego todo cayó en el más terrible de los abandonos y nadie se preocupó de arreglar lo que la furia del mar iba destrozando. Hoy aquello es una pena. Entullado el charco por los materiales extraídos por las olas de los carcomidos muñones de los muelles, hace casi imposible la salida y entrada de los barquitos de pesca. Nuestras autoridades han olvidado el pasado esplendor de este muelle, que fue el principal, el único que dio riqueza no sólo al Valle, sino a la isla toda. Que en 1648 fue declarado «llave de la isla» por Real Orden de S. M. el rey don Felipe IV.

¹⁴ En el periódico local *El Teide*, correspondiente al día 12 de septiembre de 1908, se da la noticia de haber comenzado a funcionar dicha grúa