

FONDEADEROS Y PUERTOS DE LA GOMERA Y EL HIERRO

POR

ALFREDO MEDEROS MARTÍN

y

GABRIEL ESCRIBANO COBO

1. INTRODUCCIÓN

Una de las ausencias más significativas en la bibliografía canaria es la falta de una revisión de los puertos insulares. Si bien recientemente se han elaborado libros sobre el tema, éstos se han centrado en los principales puertos insulares, Santa Cruz de Tenerife, San Sebastián de La Gomera, Puerto de la Luz de Las Palmas o Puerto de El Rosario. Nuestro objetivo principal, sin embargo, será revisar los puertos secundarios dedicados al cabotaje insular que, ocasionalmente, eran también frecuentados por embarcaciones que realizaban trayectos continentales. Estos fondeaderos han pasado generalmente desapercibidos, y muchos de ellos han gozado de similar importancia al puerto principal de cada isla. Las fuentes documentales disponibles y la cartografía canaria aportan la principal información sobre el tema.

La importancia de los puertos de La Gomera y El Hierro depende prioritariamente de su posición clave dentro de la ruta hacia América, pero la importancia portuaria de ambas

islas no merece simplemente restringirse al puerto de San Sebastián de La Gomera y un repaso a los embarcaderos de El Hierro y La Gomera ofrece una perspectiva más amplia. No obstante, ambas islas todavía a inicios del siglo xx carecían de un muelle portuario en condiciones.

Si la ensenada de San Sebastián de La Gomera era la última en el que durante el siglo xvi se tomaba puerto en las rutas hacia América, tras un trayecto entre seis y ocho días desde Andalucía (Martínez, 1983: 78-79, 81), El Hierro sirvió como último punto de tierra visible en la ruta hacia América, colocándose las embarcaciones a su altura para calcular sus rumbos.

La decadencia del puerto de La Gomera resultará paradójica, con una decreciente importancia a partir del último tercio del siglo xvi, porque era quizás el de mejores condiciones naturales de las Islas Canarias, al complementarse el Puerto de San Sebastian con la Playa de la Cueva del Conde, y había llegado a convertirse desde finales del siglo xv en una escala prácticamente obligada en la ruta hacia América (tabla 1).

TABLA 1
PRINCIPALES EXPEDICIONES QUE RECALAN EN LA GOMERA

<i>Año</i>	<i>Capitán y miembros importantes</i>	<i>Destinos</i>	<i>N.º barcos</i>
1492	Cristóbal Colón	San Salvador, Bahamas	3
1493	Cristóbal Colón	Puerto Rico	17
1498	Cristóbal Colón	Guadalupe	6
1499	Alonso de Ojeda, Juan de la Cosa y Américo Vespucio	Venezuela (Orinoco)	4
1502	Alonso de Ojeda		—
1502	Cristóbal Colón	Santa Lucía	4
1502	fray Nicolás de Ovando, Bartolomé de las Casas	Santo Domingo	32
1510	?, fray Domingo de Mendoza	Santo Domingo	—
1514	Pedrarias Dávila, Hernando Soto	Panamá	18 ó 22
1515	Juan Díaz de Solís	Río de la Plata	2
1525	García de Loaysa y Juan Sebastián Elcano	Pacífico	7
1526	Pedro de los Ríos	Santo Domingo Panamá	—

Año	Capitán y miembros importantes	Destinos	N.º barcos
1526	Diego García	Río de la Plata	—
1526	Francisco de Montejo	Santo Domingo	—
		Yucatán	
1529	Nicolás Federman	Santo Domingo	—
		Venezuela	
1530	Hernando y Francisco Pizarro	Panamá-Perú	3
1532	Pedro de Heredia	Santo Domingo,	3
		Santa Marta	
1534	Simón de Alcazaba	Patagonia	—
1535	Pedro de Mendoza	Río de la Plata	16
1538	Hernando de Soto	Florida	10 o 30
1544	Virreina viuda María de Toledo, Obispo Bartolomé de las Casas	Santo Domingo	28
1554	Pedro Meléndez	—	65
1555	Gonzalo de Carvajal	—	—
1555	Marqués de Cañete, Virrey del Perú	—	—
1565	Pedro Menéndez de Avilés	Florida	11, 19 ó 60
1572	Juan Ortiz de Zárate	Río de la Plata	—

Fuentes: FRUTUOSO (1590/1964: 146); CIORANESCU (1959/1978: 181-185); MORALES PADRÓN (1964/1991: 74-87 y 1988: 71-73); BORGES (1972: 212-219) y MARTÍNEZ (1983: 235, 244), con adiciones. La expedición de Solís generalmente se atribuye a que pasa por Tenerife, pero BORGES (1972: 215) opta por La Gomera.

2. LOS PUERTOS DE LA GOMERA

La isla de La Gomera dispone en el Puerto de San Sebastián de una de las dos mejores ensenadas naturales de las Islas Canarias, junto con el Puerto de Arrecife de Lanzarote (Escribano y Mederos, e.p.), siendo considerado mayoritariamente durante los siglos XVI y XVII como el mejor del archipiélago (*Información* de 1573 en Bethencourt, 1968: 415; Torriani, 1592/1978: 206; Abreu y Galindo, 1632/1977: 73). Además, La Gomera cuenta con una notable serie de playas que presentan condiciones de desembarco mucho mejores a nivel general que la mayoría de las restantes islas.

Aunque la información la iremos tratando de forma desglosada, citándose primero el topónimo antiguo, el topónimo actual recogido en la cartografía y el municipio, conviene señalar aquí la mención de J. de Viera y Clavijo (1776-83/1967-71: 414) respecto a que en la comarca de valle de Santiago de

Tenerife se hacía una señal luminosa con fuego indicativa de que un pasajero quería desplazarse a La Gomera, y poco tiempo después acudía un barco de dicha isla para transportarlo.

Respecto a la navegación, el dato más significativo para acceder a La Gomera era la zona de calmas que se forman entre el Sur de Tenerife y La Gomera, por la gran altura media de esta segunda isla, en las cuales apenas sopla el viento e inesperadamente azotan violentas rachas de viento, que encrepa la mar y pueden desarbolar parcial o totalmente a un velero. Por tal circunstancia, normalmente era más seguro navegar por el norte de Tenerife y bajar desde allí hacia La Gomera, que tratar de atravesar directamente la escasa distancia que separa el Sur de Tenerife, caso del Puerto de los Cristianos, con La Gomera, aunque la escasa distancia era un incentivo para realizarlo.

2.1. *Puerto de San José. Playa y Bahía de Vallehermoso.* *Vallehermoso*

La primera referencia procede del mapa de Torriani (1592) con la simple denominación de *spiaggia* o playa en la desembocadura de Valle Hermoso, o como topónimo sin valor como cala o puerto en P. A. del Castillo (1686/1994: cap. XII). Sin embargo, G. Frutuoso (1590/1964: 142) utiliza la denominación de Puerto de San José, aunque matiza este apelativo cuando comenta que era «una apariencia de puerto, donde con dificultad se puede llegar a tierra», pero su importancia derivaba de que «no hay otro, ni aun un desembarcadero, en toda la banda N. ni NO.» y era el acceso más directo hacia el Puerto de Santa Cruz de la Palma.

De la importancia de Vallehermoso, como núcleo exportador de madera hacia otras islas, lo reflejan diversos protocolos notariales (Díaz y Rodríguez Yanes, 1990: 340-341), por los cuales sabemos que en 1600 se fabricaban embarcaciones con porte de hasta 70 pipas o en 1543 se exportaban palos grandes hacia la caleta de Triana en Las Palmas.

La bahía de Vallehermoso, tal como es denominada en el

mapa de F. Coello (1849), está protegida de los vientos desde el Este al Norte, y cuenta con fondos arenosos con profundidades de 15 a 20 metros. Según J. de Castro (1856/1986: 39) contaba con una playa pedregosa de difícil embarque y desembarque en la que se solía perder parte de las mercancías que por ella entraban hacia Vallehermoso, a la cual considera la población más rica de la isla a mediados del siglo XIX.

Este dinamismo empujará la construcción en 1904 del Pescante metálico de Vallehermoso, el primero de la isla, impulsado por Antonio Fernández, que sirviese para la exportación de plátanos (Darías Príncipe, 1992: 291-292). El pescante, que se trata de un brazo de hierro, apoyado en una base de hormigón, para carga y descarga de mercancías, se levantará en una de las puntas del Risco del Frailillo, junto al Charco de Juan Sederó, convirtiéndose inmediatamente en el motor de la economía de Vallehermoso.

2.2. *Playa de las Sepulturas. Playa y Baja de la Sepultura. Vallehermoso*

Con el desarrollo de la producción azucarera en Tenerife, desde esta playa se exportó madera de palo blanco y barbazano hacia Adeje (Viera y Clavijo, 1776-83/1967-71: 93; Miñano, 1826/1982: 25). Su proximidad a la Playa de Vallehermoso, apenas un kilómetro al Oeste, facilitaba el uso alternativo de esta ensenada, citada en el mapa de F. Coello (1849).

2.3. *Caleta del Azúcar o Playa de la Azúcar. Caleta del Azúcar. Hermigua*

Dada la peligrosidad de la Playa de Hermigua (*vide infra*), se utilizaba la amplia Playa del Azúcar por los habitantes del valle de Hermigua, pero tenía el problema de estar a una legua al Este de dicha población (Viera y Clavijo, 1776-83/1967-71: 93; Miñano, 1826/1982:34; Madoz, 1845-50/1986:117). Con buen tiempo se utilizaba para el tráfico interinsular con barcas de remos (Varela, 1788/1986: 36).

Hay referencias del envío en 1547 de un cargamento de leña a la caleta de Santa Catalina en Las Palmas (Díaz y Rodríguez Yanes, 1990: 340). Posteriormente, en 1740, un corsario inglés atacó un barco que se dedicaba al comercio insular entre La Palma y Gran Canaria, que se acabará hundiendo en la playa, pero los milicianos gomeros consiguieron rechazar a los ingleses (Viera y Clavijo, 1776/1967-71: 78; Rumeu, 1947/1991/3: 249), siendo finalmente también recogida en el mapa de F. Coello (1849).

2.4. *Playa de Agulo. Hermigua*

La playa de Agulo sólo alcanza protagonismo cuando en 1908 se levanta el segundo pescante metálico de la isla (Darias Príncipe, 1992: 269-270), junto al Charco de Piedra Rosa. En la práctica forma parte un conjunto de playas donde además se integran Santa Catalina y Hermigua.

2.5. *Playas de Santa Catalina y Hermigua. Hermigua*

El primer dato cartográfico procede del mapa de Torriani (1592) con la denominación de *spiaggia* del valle en la desembocadura del Valle de Armiguar.

Las Playas de Santa Catalina y Hermigua constituyen el conjunto de playas más amplias de la banda septentrional, asociada a la desembocadura del Barranco de Monte Forte; sin embargo, la presencia de bancos de arena en sus inmediaciones las hacían particularmente peligrosas (Viera y Clavijo, 1776-83/1967-71: 93; Miñano, 1826/1982:34; Castro, 1856/1986: 35, 58). Este último autor, además, añade que era «malísima por los continuos vientos», perdiéndose a menudo la mercancía que se trataba de embarcar o desembarcar, no frecuentándola inclusive los barcos de pesca salvo muy ocasionalmente.

El verdadero despegue de las playas como centro portuario sucede a partir de la construcción de un pescante metálico en 1908 (Darias Príncipe, 1992: 256), el tercero de la isla,

al Este de la playa de Hermigua, con apoyo de las multinacionales Fyffes y Wolfson, que sirviese básicamente para exportar plátanos, el cual simultáneamente fue empleado para elevar equipajes y personas. Su papel clave en la economía de la comarca llevó a proyectar un segundo pescante, de mayores dimensiones, que sirviese de repuesto del anterior, pero su construcción nunca se llevará a cabo.

Como fondeadero, la playa de Hermigua está protegida de los vientos del Este al Oeste, contado con profundidades de 20 metros. El pescante aprovechó la Baja del Peñón, inmediato al Charco del Peñón, para levantar su cimientos.

2.6. *Puerto Mahona. Playa Majona y Baja de Puerto Nao.* *San Sebastián de La Gomera*

Creemos que aparece recogido sólo como caletta en Torriani (1592), denominándosele puertecillo de Mahona (Viera y Clavijo, 1776-83/1967-71: 90) y finalmente Puerto Mahona (Madoz, 1845-50/1986: 117, 191).

2.7. *Puerto de Guadalupe. Playas del Águila y del Cangrejo.* *San Sebastián de La Gomera*

La primera y casi única referencia corresponde a G. Frutoso (1590/1964: 142-143), cuyo nombre procede de la presencia de la ermita de Nuestra Señora de Guadalupe. La importancia del mismo es la presencia de un «saliente muy grande hacia el mar, como media rodela, que abriga un puerto y otro al N.». El saliente corresponde a la Punta Llana y los dos puertos son al norte la Playa del Águila y al Sur la Playa del Cangrejo. A posteriori, la única cita disponible es de su uso como desembarcadero en Viera y Clavijo (1776-83/1967-71: 90).

2.8. *Porto de Avalo, Puerto de Abalo o Playa de Abalo.
Playa, Punta y Baja de Avalo. San Sebastián de La Gomera*

El primer referente lo encontramos en el mapa de Torriani (1592) con la denominación de Porto de Avalo, siendo utilizado como punto de penetración hacia San Sebastián por la flota holandesa de Pieter van der Does en su ataque a San Sebastián de 1599 (Rumeu, 1947/1991/2: 890). P. A. del Castillo (1686/1994: cap. XII) lo cita como Puerto de Abalo, y tras una progresiva pérdida de importancia, J. de Viera y Clavijo (1776-83/1967-71: 90) elimina su categoría de puerto llamándolo Playa de Abalo, aunque seguía siendo utilizado como desembarcadero.

2.9. *Cala de Roque Vermejo o Puerto Viexo. Roca Bermeja.
San Sebastián de La Gomera*

Una de las referencias más interesantes de la cartografía es la presencia de este puerto que se debió utilizar particularmente en los siglos XVI y XVII, ya que carecemos de referencias textuales sobre el mismo en autores como Viera y Clavijo, bastante prolijo en su relación de ensenadas de la isla, o en los diccionarios geográficos del siglo XIX. En el mapa de L. Torriani (1592) se le cita como Cala de Roque Vermejo, mientras que ya P. A. del Castillo (1686/1994: cap. XII) utiliza la expresión de Puerto Viexo.

2.10. *Puerto del Buen Paso, Concha del Conde o Caleta
de la Cueva del Conde. Playa de la Cueva del Conde.
San Sebastián de La Gomera*

A esta ensenada creemos que cabe atribuirle dos denominaciones, como *caletta* en Torriani (1592) y *caleta* en P. A. del Castillo (1686/1994: cap. XII); sin embargo, viene denominada por su nombre original en el texto de G. Frutuoso (1590/1964:

142) como Puerto del Buen Paso, por la presencia de la iglesia, actual ermita, de Nuestra Señora del Buen Paso. A mediados del siglo XIX, por el contrario, ya se había impuesto el nombre de Caleta de la Cueva del Conde (Coello, 1849).

De acuerdo con Frutuoso, aunque pequeño, era un puerto «seguro de todos los vientos» por la orientación de su boca hacia el Noreste, y en él se refugiaban las embarcaciones cuando azotaba tiempo del Sur o Sureste, aunque estaba más desprotegida de estos últimos y de los del E.SE. Además, según J. Varela (1788/1986: 37), se trataba de un «caletón» con bastante fondo en el que podía fondear una fragata.

Aunque actualmente no se recoge este topónimo en la cartografía por encontrarse casi integrada en el Puerto de San Sebastián, se conserva el nombre de la Playa de la Cueva del Conde entre los lugareños, correspondiendo a la playa situada bajo el Parador de Turismo, en la cala inmediata al Puerto en dirección Este, separados por la Punta de Los Roques.

Su función complementaria al del Puerto de San Sebastián (*vide infra*) es confirmada con referencias a la misma en los textos de J. de Viera y Clavijo (1776-83/1967-71: 90), S. de Miñano (1826/1982: 44) y P. Madoz (1845-50/1986:117, 191), los cuales hablan de la continuidad de su uso.

2.11. *Porto das Palmas, Puerto Grande o Puerto de San Sebastián. Playa de San Sebastián. San Sebastián de La Gomera*

El mapa de V. Fernández (1507; en Santiago, 1947: 348) aporta la primera referencia del mismo bajo el topónimo de Porto das Palmas, tras ser utilizada la Punta de la Gila como puerto por Juan Rejón en 1475 (Marín de Cubas, 1694/1986: 196). G. Frutuoso (1590/1964: 143) utiliza la denominación de Puerto Grande. L. Torriani (1592) y P. A. del Castillo (1686/1994: cap. XII) no le otorgan un nombre concreto, sólo el de Porto Principale o Prinsipal, denominación que mantiene el mapa de F. X. Machado Fiesco (1762) y en el derrotero de J. Varela (1788/1986: 37) como Puerto Principal. Finalmente, F. Coello (1849) lo cita como Puerto de Hila.

El Puerto de San Sebastián es considerado por algunos autores como el mejor de las Islas Canarias (*Información* de 1573 en Bethencourt, 1968: 415; Torriani, 1592/1978: 206; Abreu y Galindo, 1632/1977: 73), uno de los mejores (Herman, 1785/1982: 693), excelente (Prevost, 1763/1990: 86; Glas, 1764/1976: 101), muy bueno (Nichols, 1583/1963: 118), o bueno pero pequeño (De la Torre, 1545/1983: 251).

Disponemos de dos excelentes ilustraciones del puerto en Torriani (1592, en Martín Rodríguez, 1986: 109) (fig. 1) y en el capítulo XII de P. A. del Castillo (1686/1994) (fig. 2), siglos XVI y XVII en los que gozó de mayor importancia, mientras en fechas más recientes contamos con el levantamiento publicado por P. B. Webb y S. Berthelot (1824/1837) (fig. 3).

Este puerto, que se sitúa en la desembocadura del Barranco de la Villa, está protegido por dos alturas, la Punta de los Canarios o del Puerto y la Punta de Nuestra Señora del Buen Paso, de la Horca, La Hila o La Gila, abriéndose una ensenada en la que cabían hasta 100 embarcaciones (Abreu, 1632/1977: 73-74; Bethencourt, 1968: 415), aunque J. Varela (1788/1986: 37) es menos optimista y lo reduce a 6 u 8 navíos (fig. 4). Su punto más guarnecido era el desembarcadero detrás de la Punta del Buen Paso, ya que la Punta de Los Roques cortaba los vientos del Noreste (alisios) y la del Buen Paso los del Este, particularmente notables en verano. La Punta de los Canarios, aunque utilizada ocasionalmente en desembarcos, caso del efectuado por Jean de Capdeville en 1571 (Bethencourt, 1968: 410) (tabla 2), presentaba bajos en sus inmediaciones que los hacían peligrosos.

A pesar de su forma en herradura, una de las claves que protegían de forma natural al puerto era que todos los navíos necesitaban arrimarse a la Punta del Buen Paso, como su nombre indica, mientras si intentaban penetrar por el centro de la bahía se veían arrastrados hacia mar adentro en dirección Sur, separándose de la Punta de los Canarios situada al Suroeste.

No obstante, la bahía se encuentra desprotegida de los vientos del Suroeste, Sur, Sureste, Este y Noreste, siendo particularmente problemática cuando soplan vientos del Sureste,

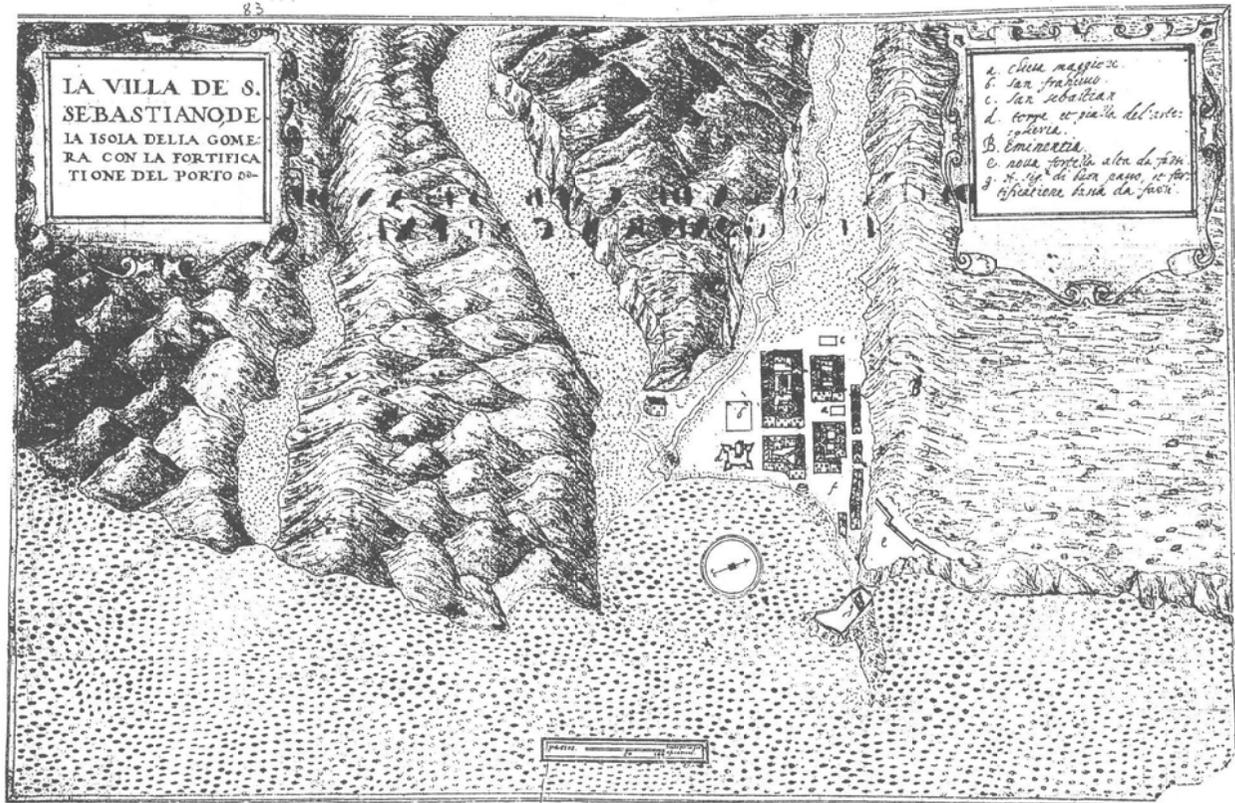


FIGURA 1.—Plano del puerto de San Sebastián de La Gomera (Leonardo Torriani, 1592).

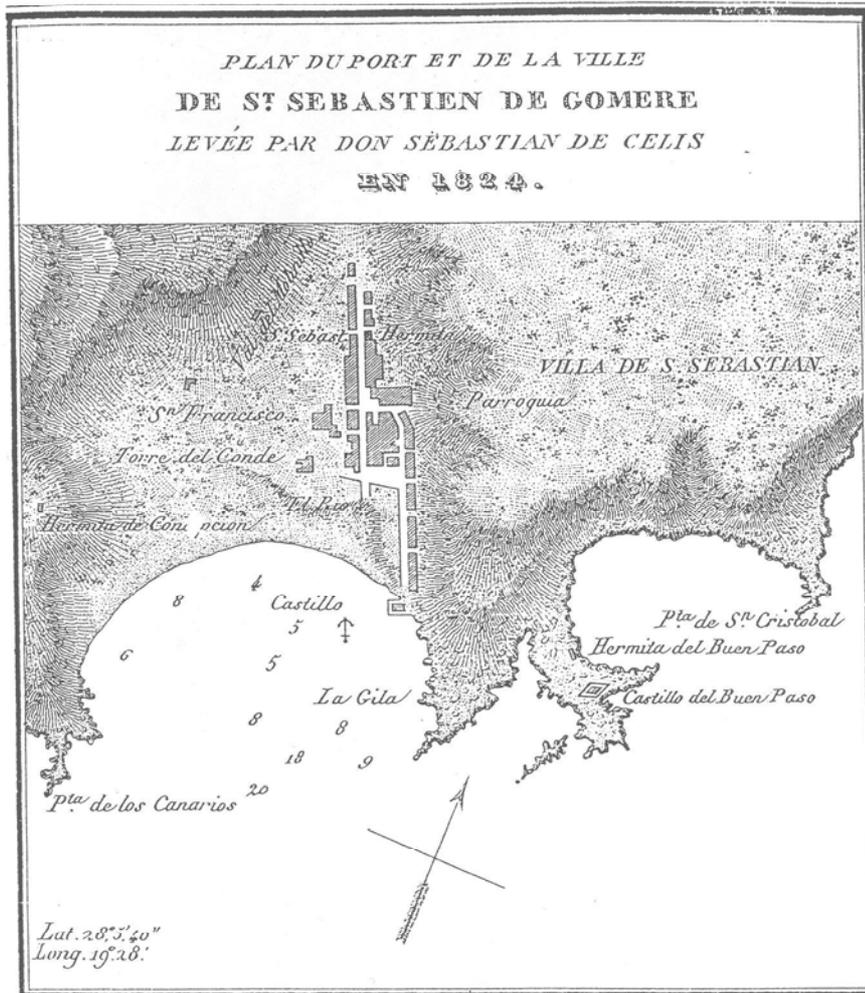
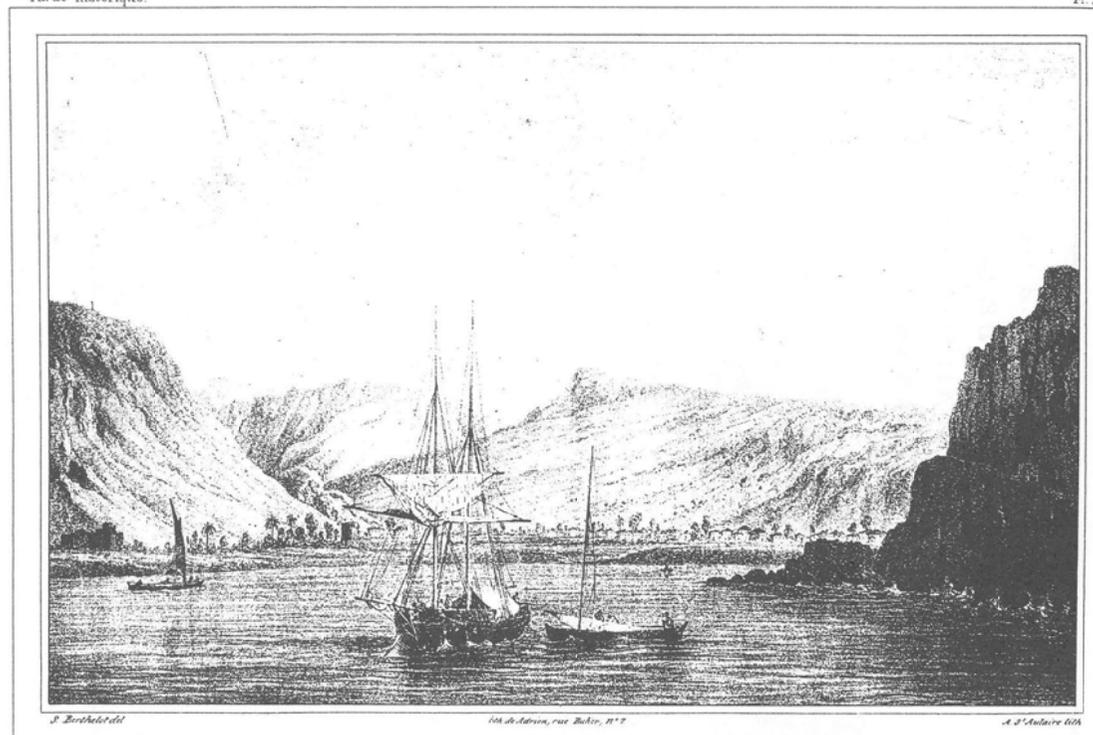


FIGURA 3.—Plano del puerto de San Sebastián de La Gomera (Sebastien de Celis, 1824 en Webb y Berthelot, 1837).



VUE DU PORT PRINCIPAL DE L'ILE DE GOMERA

FIGURA 4.—Vista del puerto de San Sebastián de La Gomera (Sabino Berthelot, 1839).

especialmente en noviembre y diciembre. Estos vientos, popularmente denominados Tiempo del Sur (SW., S. y S.E.), se evitaban trasladando las embarcaciones al inmediato Puerto del Buen Paso o Playa de la Cueva del Conde (*vide supra*), que por la particular disposición de la Punta de Los Roques, en dirección Oeste-Este, cortaba totalmente cualquier viento o marejada del sur, ya que sólo se encuentra abierta en dirección Noreste.

En este sentido, durante el ataque holandés a La Gomera en julio de 1599, con una flota inicialmente de 73 navíos, se comenta (Van Heede, 1599/1979: 509) que, al levantarse una tempestad, los barcos que se encontraban a cobijo en el puerto tuvieron que salir a mar abierto ante el riesgo de chocar entre ellos, permaneciendo más seguros al exterior del puerto.

La mejor descripción procede de G. Glas (1764/1976:101-102), quien no duda en calificar este puerto como excelente. De acuerdo a sus datos, se podía fondear a sólo 7-15 brazas de tierra, aunque dada la presencia de vientos arremolinados, procedentes del interior de la isla, que podían arrastrar a un barco al exterior de la ensenada, era conveniente fondear inmediatamente que se alcanzaba la costa y con un cable largo. Desde allí se aproximaban los botes a la orilla de la playa, salvo excepciones cuando la mar rompía fuerte, desviándose hacia el norte de la ensenada de La Gila junto a un acantilado alto, desde donde se podía tomar una senda a pie hasta llegar a San Sebastián, y que era cerrada por un portón durante la noche. En ese mismo sector, se podía limpiar el carenado de las embarcaciones aprovechando una pequeña abertura donde se varaban los barcos.

Es en las proximidades de la cala de la Gila o Hila donde se encuentra el mejor fondeadero, ya que dispone de profundidades entre 13 y 27 m. Sus buenas condiciones aún en el siglo XIX son resaltadas por Bory de Saint Vincent (1803/1988:124), que lo considera como «bastante bueno», o por J. de Castro (1856/1986: 27, 57), quien resalta su bahía limpia con suficiente fondo, si bien aún seguía careciendo de cualquier tipo de muelle. Por tal circunstancia, aún entonces, si no se desembarcaba en la playa a hombros de los marineros

la ensenada de la «Ila» seguía permitiendo saltar a tierra directamente.

Sólo a partir de noviembre de 1820 será autorizado el Puerto de San Sebastián a comerciar directamente con América y otros puertos extranjeros (León y Xuárez, 1868/1978: 173), confirmado por otro decreto de 1822, que lo catalogaba como puerto de cuarta clase. Sin embargo, tras ser derogado el decreto, no se logrará la habilitación definitiva hasta 1840 (Ib., 1868/1978: 287). Esta mayor actividad la refleja S. de Miñano (1826/1982: 32), P. Madoz (1845-50/1986: 117) y R. Verneau (1891/1981: 237).

A principios del presente siglo, aún el Puerto de San Sebastián carecía de instalaciones portuarias, y la forma típica de desembarco, si no era posible aproximarse a la playa con la barca, era ser cogidos por los marineros los pasajeros, en brazos o sobre sus hombros, que los trasladaban a tierra (Verneau, 1891/1981: 241).

Las primeras mejoras comienzan con la instalación de un faro durante 1903 en la Punta de San Cristóbal, y la adecuación de un desembarcadero con escalera de piedra en la Punta de la Hila de 30.5 m. de largo por 3-5 m. de ancho que, en teoría, se realizó para abastecer al faro, pero el cual inmediatamente se convirtió en el desembarcadero habitual (Darías Príncipe y Díaz, 1994: 68).

La visita de Alfonso XIII a la isla en abril de 1906 puso en evidencia la carencia de infraestructuras portuarias, al desatarse un temporal que le hizo imposible acceder al desembarcadero de la Hila, lo que le obligó a entrar por la Playa de la Cueva del Conde (*vide supra*) y posteriormente usó una vereda para llegar a San Sebastián. La respuesta de la administración parece ser rápida, y en septiembre de 1907 se encargó la elaboración de un proyecto de obra portuaria, que fue entregado en diciembre de ese año.

La propuesta de Juan José Santa Cruz era un muelle de atraque adosado al acantilado en la Punta de Los Roques de 257.5 m. de largo, 20 m. de ancho y espigón de 28 m. que, sorprendentemente, no se sitúa en la Punta de la Hila, el desembarcadero tradicional de toda la vida, sino enmarca la en-

senada de la Playa de la Cueva del Conde. La obra, adjudicada en julio de 1911, ve comenzar los primeros trabajos en marzo de 1912, pero un típico temporal de vientos del Noreste en noviembre de 1914 se llevará por delante toda la cimentación hasta entonces construida. Junto a varios ceses, el Gobierno decidirá la rescisión del contrato y pérdida de fianza con la constructora, que entablará un pleito que paralizará completamente las obras hasta que el Tribunal Supremo falla la devolución de la fianza en diciembre de 1923 (Ib., 1994: 69-90).

Tras varios proyectos que no tienen continuidad, en diciembre de 1934 se adjudica uno nuevo. Éste, elaborado por Pedro de Arce y Rueda en 1933, plantea la construcción del muelle en la Punta de la Hila, levantando un dique muelle de 94 m. y explanada con muro de atraque de 96 m., orientación N.-S. y dos escaleras de acceso para los pescadores en ambos extremos. Las obras comienzan en abril de 1935, y continuarán a lo largo de 1936-37, pero la Guerra Civil dispara el precio del cemento, y se hace imposible la llegada de una grúa desde Bilbao, por lo que se paralizarán nuevamente los trabajos. La consecuencia final será la rescisión del contrato, devolución de fianza y renuncia a indemnización en noviembre de 1942 (Ib., 1994: 91-112).

El proyecto definitivo será el de Miguel Pintor González, proponiendo la ubicación en la Punta de la Hila de un dique-muelle protegido por escollera de 180 m. de largo y 40 m. de ancho, al que se añade otro dique de 120 m. de longitud y 15 metros de ancho. Tras la entrega del proyecto en octubre de 1945, se aprueba en julio de 1946, se adjudica en febrero de 1950 y las obras no comienzan hasta junio de 1952, lo que pone en evidencia la burocracia de la administración. Aún inacabado, comenzará a utilizarse extraoficialmente desde abril de 1957 con el atraque de «El Palomar», inaugurándose en diciembre de 1957, con sólo los primeros 80 m. de muelle de atraque finalizados, hasta realizarse la recepción definitiva de obras en octubre de 1959 (Ib., 1994: 113-121).

En los últimos años las novedades más significativas han sido el muelle de 18 m. con rampa de embarque para vehícu-

los para transbordadores y ferrys, inaugurado a fines de 1971, que ha supuesto una auténtica revolución económica para la isla, y la ampliación de 100 metros del dique-muelle protegido por escollera que pasa a 280 m., obras que comienzan en diciembre de 1976 y finalizan en marzo de 1980.

TABLA 2
ATAQUES PIRÁTICOS AL PUERTO DE SAN SEBASTIAN. LA GOMERA

Año	Capitán	País	Barcos	Combate *	Bibliografía
1553	Jean Le Clerq, Pie de Palo	Francia	3	X	Rumeu, 1947/1: 157
1566	Louis de Lur-Saluces, Vizconde de Uza	Francia	9	—	Rumeu, 1947/1: 250-252
1567	John Hawkins	Inglaterra	6	—	Rumeu, 1947/1: 434, 438-439
1569	Nicolao	Francia	3	X	Rumeu, 1947/1: 253-254
1570	Jean Bontemps	Francia	+ 2	—	Rumeu, 1947/1: 520-521
1570	Jacques de Sores	Francia	5	—	Viera y Clavijo, 1776-83/1967-71/2: 44-45; Rumeu, 1947/1: 524-543
1571	Jean de Capdeville	Francia/ Inglaterra	41	X	Rumeu, 1947/1: 553-556; Bethencourt, 1968: 409-414
1583	Bernard Saint-Pasteur Manuel Serrada	Francia Portugal	7	X	Rumeu, 1947/1: 643-645
1585	Francis Drake	Inglaterra	29	X	Viera y Clavijo, 1776-83/1967-71/2: 48; Rumeu, 1947/2: 26-27
1599	Pieter van der Does	Holanda	73	X	Rumeu, 1947/2: 890-896; van Heede, 1599/1979: 506-510
1617	Walter Raleigh	Inglaterra	17	—	Rumeu, 1947/3: 34-38
1618	Tabac Arráz y Solimán	Argelia	36	X	Rumeu, 1947/3: 52-53
1743	Charles Windham	Inglaterra	3	X	Rumeu, 1947/3: 253-264; Darías y Díaz, 1994: 46-47

* Cuando no se produce combate se debe a acuerdos de avituallaje pacíficos con los piratas del hijo y sucesor del Conde de La Gomera, Diego de Ayala y Rojas.

2.12. Playa de la Guancha. San Sebastián de La Gomera

Es considerada rada o surgidero por Viera y Clavijo (1776-83/1967-71: 90), figurando en el mapa de F. Coello (1849).

2.13. *Playa de El Cabrito. Playa y Punta del Cabrito.
San Sebastián de La Gomera*

Igualmente la única referencia de su uso como embarcadero proviene de Viera y Clavijo (1776-83/1967-71: 90).

2.14. *Playa de Oroja. Playa de la Roja. San Sebastián
de La Gomera*

Sólo existe una única referencia de su uso a fines del siglo XVIII en Viera y Clavijo (1776-83/1967-71: 90). El topónimo de la cartografía, cambiando Oroja por La Roja, es una errata.

2.15. *Playa de Chinguarime. San Sebastián de La Gomera*

Nuevamente es Viera y Clavijo (1776-83/1967-71: 90) quien la cita por su puntual uso como desembarcadero.

2.16. *Porto de Santiago. Playa de Santiago.
San Sebastián de La Gomera-Alajeró*

Resulta interesante que sólo las dos primeras referencias en G. Frutuoso (1590/1964: 142) y L. Torriani (1592) sean las únicas que lo citan como Porto o Puerto de Santiago. Las referencias posteriores reducen su importancia denominándolo Playa de Santiago, p.e. F. Coello (1849), o a veces, caso de P. A. del Castillo (1686/1994: cap. XII), únicamente lo citan como topónimo no resaltando un posible papel de cala o puerto. No obstante, G. Díaz y Rodríguez Yanes (1990: 503) lo consideran la segunda ensenada más importante de la isla, después del puerto de San Sebastián, y el propio Frutuoso (1590/1964: 142) llega incluso a considerarlo «uno de los mejores que hay en todas las islas».

Por el mismo penetrará un corsario inglés en 1567, quemando una ermita y robando ganado (Rumeu, 1991/1: 438), y posteriormente en 1583; Bernard Saint-Pasteur y Manuel Serrada con un grupo de arcabuceros, que atacaron la ermita y quemaron varios caseríos (Ib., 1947/1991/1: 644).

En sus inmediaciones se encontraba la Cueva Honda, donde se depositaba el cereal y otros productos antes de ser embarcados (Viera y Clavijo, 1776-83/1967-71: 91; Miñano, 1826/1982:26). La montaña de Tagaragunche o de El Calvario (Alajeró), de 802 m., servía de atalaya de vigilancia de dicha ensenada.

Aunque a inicios de siglo apenas existía población en sus inmediaciones, la instalación de una factoría de salazones de pescado propiciará un rápido desarrollo de un núcleo pesquero alrededor de la playa, el cual alcanzará su apogeo en los años cincuenta, hasta que el cierre de la factoría de salazones Rodríguez López en 1981 creó una seria crisis en la zona.

Actualmente cuenta con un dique de abrigo de 215 m., orientado al Noreste, que protege su importante flota pesquera. El muelle pesquero, inaugurado a inicios de los años ochenta, ha servido para mantener su puesto de primer centro pesquero insular.

Su relativa importancia como fondeadero, protegido de los vientos desde el Oeste al Noreste, reduce el interés de otros cuatro pequeños embarcaderos situados en sus inmediaciones, que no especifica Viera y Clavijo pero que cabe asignar a la Caleta del Timón, *Caleta de la Jarrita*, Cala Cantera y Caleta de Eresito.

2.17. *Caleta del Timón. Alajeró*

Uno de los datos más interesantes que conocemos por información oral es que los barcos que se dirigían hacia América y venían costeano la isla desde San Sebastián, al llegar a la Punta de Ereses-Punta del Becerro cambiaban de rumbo y tomaban dirección hacia América. Es posible que la denominación de Caleta del Timón, ya que se encuentra a los pies de

la Punta del Becerro, se debiese a la necesidad de cambiar la ruta del timón en aquel punto.

2.18. *Cantera. Playa y Cala de la Cantera. Alajeró*

Exclusivamente figura como topónimo en el mapa de L. Torrioni (1592), aunque tal como hemos planteado es presumible que sea uno de los embarcaderos de la zona no especificados por Viera y Clavijo, ya que reaparece en el mapa de F. Coello (1849).

Se trata de un pequeño fondeadero actualmente utilizado para la pesca, que ganó protagonismo con la fundación por Angelo Parodi en 1860 de la primera fábrica de salazones de pescado de la isla (Darias Príncipe, 1992: 317). En sus inmediaciones se situará un pequeño astillero inicialmente dedicado a la fabricación de barcos pesqueros, pero que al ampliarse fabricará el primer barco a vapor de Canarias.

2.19. *Caleta de Eresito o Erece. Playa, Punta y Bahía de Ereses. Alajeró*

Debe corresponder a uno de los pequeños embarcaderos que cita sin mencionar topónimo Viera y Clavijo (1776-83/1967-71: 91), figurando como Erece en el mapa de F. Coello (1849). Como las Playas de Santiago y la Cantera, su importancia comienza con la fundación de una factoría de salazones de pescado. Está abrigada de los vientos del Noroeste al Noroeste, presentando una profundidad de hasta 16 m.

2.20. *Playa de la Rajita. Vallehermoso*

En la desembocadura del Barranco de la Rajita en 1909 se instaló la fábrica de salazones de Lloret y Llinares, abastecida por su propia flota y la de los pescadores de la localidad, particularmente atunes y caballas, que propiciará un gran desa-

rrollo del pueblo de La Dama hasta su cierre en 1986, el cual ha sumido en una profunda crisis a ambos núcleos.

2.21. *Playa de Iguala. Playa, Punta y Roque de Iguala.*
Vallehermoso

Esta playa es considerada por J. F. Navarro (1992: 229) como la que tiene mayores posibilidades de haber sido utilizada en el desembarco de la conquista, ya que es la que dispone de un acceso más directo hacia la Fortaleza de Chipude. No obstante, el camino más directo para acceder a la Fortaleza es el barranco de la Rajita-Santa Catalina-Erque, por lo que no cabe descartar el uso de la Playa de la Rajita.

S. de Miñano (1826/1982:30), quien suele repetir información de J. de Viera y Clavijo (1776-83/1967-71: 92), resalta que es una ensenada de «fondo extremadamente limpio» y figura como topónimo en el mapa F. Coello (1849).

2.22. *Playa de la Erena o Arena. Playa de la Arena.*
Vallehermoso

El mapa topográfico cambia erróneamente Playa de la Arena por Playa de las Arenas. Su uso ocasional para la pesca es reflejado por J. de Viera y Clavijo (1776-83/1967-71: 94); sin embargo, a fines del siglo XIX, si nos atenemos a la opinión de R. Verneau (1891/1981: 237) era el segundo puerto más importante de la isla.

2.23. *Playa de Vuelta. Playa de Vueltas. Valle Gran Rey*

La única referencia disponible de su uso para embarque y desembarque proviene nuevamente de J. de Viera y Clavijo (1776-83/1967-71: 92). Actualmente es uno de los tres principales centros pesqueros de la isla, tras la creación de un muelle pesquero en los años setenta.

2.24. *Playa de Borbalán. Playa del Valle Gran Rey. Valle Gran Rey*

La playa de la desembocadura de Valle Gran Rey no parece nunca haber llegado a ser valorada como una ensenada importante de la isla, a pesar de estar protegida por los vientos que soplan desde el Norte al Sureste. Los mapas de L. Torriani (1592) y P. A. del Castillo (1686/1994) la citan como Spiaggia del Valle o como topónimo de Balle de Gran Rey.

Es particularmente interesante la referencia de J. de Viera y Clavijo (1776-83/1967-71: 92) porque utiliza el topónimo de Borbalán para la playa, que parece perdurar en el topónimo de Punta de Gorvalan presente en el mapa de F. Coello (1849) y figura con el topónimo de Borbalán fuera de la costa en el último mapa topográfico militar.

Probablemente a esta playa arribe un lacha con «moros» de un barco pirata en 1673 para hacer aguada, de los que cinco fueron capturados y tres muertos (Díaz y Rodríguez Yanes, 1990: 525).

Se trataba a mediados del presente siglo del único desembarcadero construido con capital estatal, si prescindimos del existente desde 1903 en el Puerto de San Sebastián. Actualmente existe un muelle de unos 60 m. de largo, protegido por un dique de abrigo de unos 140 m. de longitud orientado al Sureste. A finales de 1996 comenzará a ser utilizada por un ferry rápido, por lo que cabe esperar un futuro crecimiento del mismo.

2.25. *Playa del Inglés. Valle Gran Rey*

Exclusivamente citada por J. de Viera y Clavijo (1776-83/1967-71: 92) y recogida en el mapa de F. Coello (1849), se trata de un fondeadero con una profundidad variable de 10 a 18 metros, abrigado de los vientos con dirección Norte-Sur por su lado Este.

2.26. *Playa de Heredia. Valle Gran Rey*

Nuevamente la única referencia disponible como embarcadero ocasional es de J. de Viera y Clavijo (1776-83/1967-71: 92).

2.27. *Puerto de la Arena. Vallehermoso*

La primera aparición del Puerto de la Arena es en el mapa de F. Coello (1849), que utiliza la expresión de puerto. El topónimo no figura en el actual mapa topográfico militar, pero al situarse entre la Punta del Viento y el Puerto del Trigo debe corresponder a la desembocadura del Barranco del Mono.

2.28. *Puerto de Trigo. Playa y Punta del Trigo. Bahía del Argayal. Vallehermoso*

Quizás la tesis más viable sobre el punto de desembarco para la conquista de La Gomera es una de las dos alternativas defendida por J. F. Navarro (1992: 229), quien propone identificar el puerto de Hipare (Abreu y Galindo, 1632/1977: 79; Viera y Clavijo, 1776-83/1967-71: 273) con el Puerto del Trigo o Playa de Alojera (Vallehermoso). En este sentido discrepa con la tesis de J. Álvarez Delgado (1960: 478) quien propone la Playa de Bejira (Vallehermoso) (*vide infra*), dadas las negativas condiciones de dicha playa, uno de cuyos extremos aún mantiene la denominación de Punta del Peligro por las condiciones habituales de la mar y los vientos en sus inmediaciones, y que cuenta en la Baja de Bejira con algunos naufragios.

De la continuidad de la utilización de este fondeadero, situado en la desembocadura del Barranco de Alojera, con profundidades entre 6 y 12 m. y protegido de los vientos del Oeste al Sureste, contamos a partir de mediados del siglo XVIII y a lo largo del siglo XIX con los testimonios del mapa de T. López (1780), Viera y Clavijo (1776-83/1967-71: 92, 94), S. de

Miñano (1826/1982: 50), P. Madoz (1845-50/1986:117) y el mapa de F. Coello (1849).

2.29. *Puerto de Vejera. Playa y Cueva de Bejira.* *Vallehermoso*

Al igual que sucede en el caso del Puerto de la Arena, la primera referencia de este desembarcadero procede del mapa de F. Coello (1849), retomada por Álvarez Delgado (1960:478) quien le quiere otorgar un protagonismo decisivo en el desembarco para la conquista de la isla, no confirmado por referencias textuales o cartográficas previas.

3. LOS PUERTOS DE EL HIERRO

Las negativas condiciones para fondear en El Hierro son resaltadas por todas las fuentes (Béthencourt, 1488-91/1980: 160; Viera y Clavijo, 1776-83/1967-71: 97; Urtusáustegui, 1779/1983: 50; Miñano, 1826/1982:34; Madoz, 1845-50/1986: 125). Según J. A. de Urtusáustegui (1779/1983: 50) apenas podía hablarse de tres o cuatro «desembarcaderos muy malos», requiriéndose la presencia de marineros con un habitual conocimiento de los mismos para poderlos utilizar (Viera y Clavijo, 1776-83/1967-71: 97).

Sólo resulta más accesible la costa Suroeste, protegida de los alisios, en el Mar de Calmas, aunque con el riesgo en los barcos de vela de quedarse paralizados por la falta de viento, y los navios «casi no pueden salir» (Torriani, 1592/1978: 209).

Por el contrario, en la costa norte, alrededor de El Golfo, la violencia del mar es tal que Urtusáustegui (1779/1983: 72), en una travesía durante enero, consideraba la costa Norte de Tenerife, alrededor del Puerto de la Cruz, como un mar muerto en comparación con la costa herreña.

La práctica ausencia de fortificaciones militares en la isla es indicativa de las penosas condiciones de desembarco, y es significativo que será la única isla que el Capitán Gene-

ral de Canarias desde 1589, Luis de la Cueva, no visite en la inspección que realiza a todas las islas para informar a Felipe II.

Sin embargo, sobre al papel jugado por la isla de El Hierro, Cioranescu (1959/1978: 177-178) correctamente señala el hecho que Colón en su primer (1492), segundo (1493) y cuarto viaje (1502) se coloca a la altura de El Hierro para seguir en línea recta al Oeste, y sus diarios indican que las distancias recorridas toman El Hierro como punto de partida. En ellos se refleja la intención de mantenerse a una misma latitud para simplificar los calculos de posición durante el trayecto, manteniendo esta derrota en los restantes viajes. La parcial excepción es el tercer viaje (1498), cuando partió desde La Gomera en dirección Sur hacia Cabo Verde para explorar territorios americanos al sur de Santo Domingo con tres navíos, pero los tres restantes seguirán el trayecto habitual partiendo desde El Hierro.

Por otra parte, ya desde época romana, las Islas Canarias, y más concretamente la isla más occidental, El Hierro, había constituido el límite del mundo conocido, como ejemplifica el mapa de Ptolomeo, fenómeno que se mantuvo en la Baja Edad Media a raíz del redescubrimiento de la cartografía ptolemaica.

Tras el tratado de Tordesillas (1494), se estableció una línea de demarcación Norte-Sur a 370 leguas al Oeste de las Islas de Cabo Verde, y todos los cartógrafos portugueses y españoles tomaron la isla de El Hierro como el punto donde pasaba el meridiano de Norte a Sur, tal como confirma Thevet (1558/1995: 98, 100).

Por razones políticas, e intentando romper la delimitación de las zonas de influencia y «aguas jurisdiccionales» castellanas y portuguesas en África y América, durante el final del reinado de Luis XIII en Francia (1610-1643), el cardenal Richelieu ordenó situar en todos los mapas franceses, desde 1643, el meridiano cero en la isla de El Hierro, contando a partir de allí las longitudes en dirección Este. Si bien se justificó esta medida como una continuación de la tradición cartográfica clásica, al Oeste del meridiano cero la flota francesa quedaba

autorizada para atacar cualquier nave española o portuguesa, bajo el argumento de la libertad de comercio.

No será, sin embargo, hasta 1724, tras el final de la Guerra de Sucesión en España, el ascenso de los Borbones y los Pactos de Familia, cuando la Academia de Ciencias francesa podrá enviar al astrónomo Louis Feuillée (1724) a las Islas Canarias a fijar la posición del meridiano de El Hierro (Herrera Piqué, 1987: 18-19) y determinar la diferencia de longitud con respecto al Observatorio de París, calculando que la distancia sería de 19° 55" 03', mientras que la latitud de El Hierro se situaría a 27° 47" 51'.

3.1. *Puerto del Famaduste, Puerto de Zamaducto o El Río. Río del Tamaduste. Valverde*

Las primeras referencias a este embarcadero, ya citado desde entonces como puerto, es en el derrotero de Varela (1788/1986: 29), restringiendo su uso a algunas barcas de remo con carga en tiempos de bonanza. Posteriormente, reaparece en el mapa de P. B. Webb y S. Berthelot (1825) y en el de F. Coello (1849) bajo la denominación de Puerto del Famaduste. P. Madoz (1845-50/1986: 125), por el contrario, lo cita como Puerto de Zamaducto, mientras O. Stone (1887/1995: 238) se refiere a él como El Río, cuando lo utiliza para desembarcar en El Hierro procedente de San Sebastián de La Gomera.

De la continuidad de su uso en el siglo xx tenemos constancia bajo la actual denominación de Tamaduste en la obra de M. Lorenzo Perera (1983: 131), si bien sólo es practicable durante la pleamar por pequeñas barcas de pesca. El refugio, afectado por las lavas del volcán del Tesoro, presenta unas dimensiones en torno a 50 metros de ancho por unos 200 metros hacia el interior.

3.2. *Caleta de La Madera o La Caleta. Playa y Punta de La Caleta. Valverde*

Por su proximidad a la Ensenada de Juanil, presente en los mapas de Torriani (1592) y P. A. del Castillo (1682/1994: cap. XIII) como Punta del Xovanil o Punta de Jobanil, la actual Punta de la Caleta permite identificar el exclusivo topónimo de Torriani de la Caleta de la Madera con la actual Playa de la Caleta. No obstante, no cabe descartar un uso simultáneo de la actual ensenada de Juanil, ya que el topónimo de La Caleta se extiende a la montaña del mismo nombre a un kilómetro al Noroeste, que actuaría como atalaya de ambos embarcaderos.

Su empleo como desembarcadero en el siglo XIX lo reflejan los mapas de P. B. Webb y S. Berthelot (1825) y F. Coello (1849) donde lo mencionan simplemente como Caleta. Si nos atenemos a los comentarios de J. A. de Urtusástegui (1779/1983: 38) se trataba de un embarcadero «no muy malo».

3.3. *Puerto Viejo. Valverde*

La existencia de un Puerto Viejo, exclusivamente, lo tenemos recogido en nuestra fuente más antigua para la isla, el mapa de Torriani (1592), donde se le destaca como una gran ensenada. Al disponerse entre la Caleta de la Madera y el Puerto Nuevo, la única opción posible es la actualmente denominada Ensenada del Barranquillo, a un kilómetro al Noreste del Puerto de la Estaca.

A 680 m. del mismo y 350 m. del Puerto de la Estaca se encuentra el Bajo de la Roca Anegada, una baja rocosa a sólo 1.4 m. de profundidad que es uno de los puntos más peligrosos en las costas de El Hierro.

Una de las dudas que nos asaltan es si los dos principales ataques piráticos a la isla penetraron por el Puerto Viejo o por el Puerto de la Estaca. En 1584 se presentaron tres corsos protestantes franceses procedentes de Ruán, una nao, un

pataje y una zabra, que fueron rechazados por las milicias insulares (Rumeu, 1947/1991/1: 647-648). Un año después, en 1585, será Francis Drake con una flota de 29 barcos desembarcando 3.000 hombres, sin embargo al haberse levantado un violento temporal que amenazaba dispersar la flota y dado lo empinado del ascenso hacia Valverde, se verá obligado a reembarcarse de nuevo (Torriani; 1592/1978: 228; Rumeu, 1947/1991/2: 27-28).

3.4. *Puerto Nuevo o de la Estaca. Valverde*

La primera referencia procede de L. Torriani (1592), que utiliza la denominación de Puerto Nuevo, denominación mantenida por P. A. del Castillo y León (1686/1994) como Puerto Nuevo. Resulta llamativo que según G. Frutuoso (1590/1964: 131) se trata de un «buen puerto», única opinión positiva para un embarcadero de la isla, mientras que en el derrotero de J. Varela (1788/1986: 30) no pase de «ensenadilla pequeña»

Marinos como G. Glas (1764/1976:109) no visitan su puerto, aunque indica que sólo era utilizado por botes y pequeñas barcas. F. X. Machado (1762), en su mapa, lo cita como Puerto Principal, mientras en el de T. López (1780) figura simplemente como El Puerto.

Si seguimos a J. A. de Urtusástegui (1779/1983: 38) se hace algún trabajo de acondicionamiento para su uso a partir de 1705, incluyendo un pozo salobre en sus inmediaciones. La finalidad del mismo será sustituir al Puerto Viejo y La Caleta, más próximos a Valverde, pero con condiciones menos adecuadas.

Tenemos referencias de su utilización en el siglo XIX por P. B. Webb y S. Berthelot (1825), quienes lo citan como Puerto de El Hierro, P. Madoz (1845-50/1986: 125) y O. Stone (1887/1995: 273) (fig. 5), pero en los decretos de 1820 y 1822 no será habilitado como puerto para exportar con el extranjero, sino el puerto de Punta Grande o del Golfo. Esta situación se modificará definitivamente en 1840, cuando el puerto de la

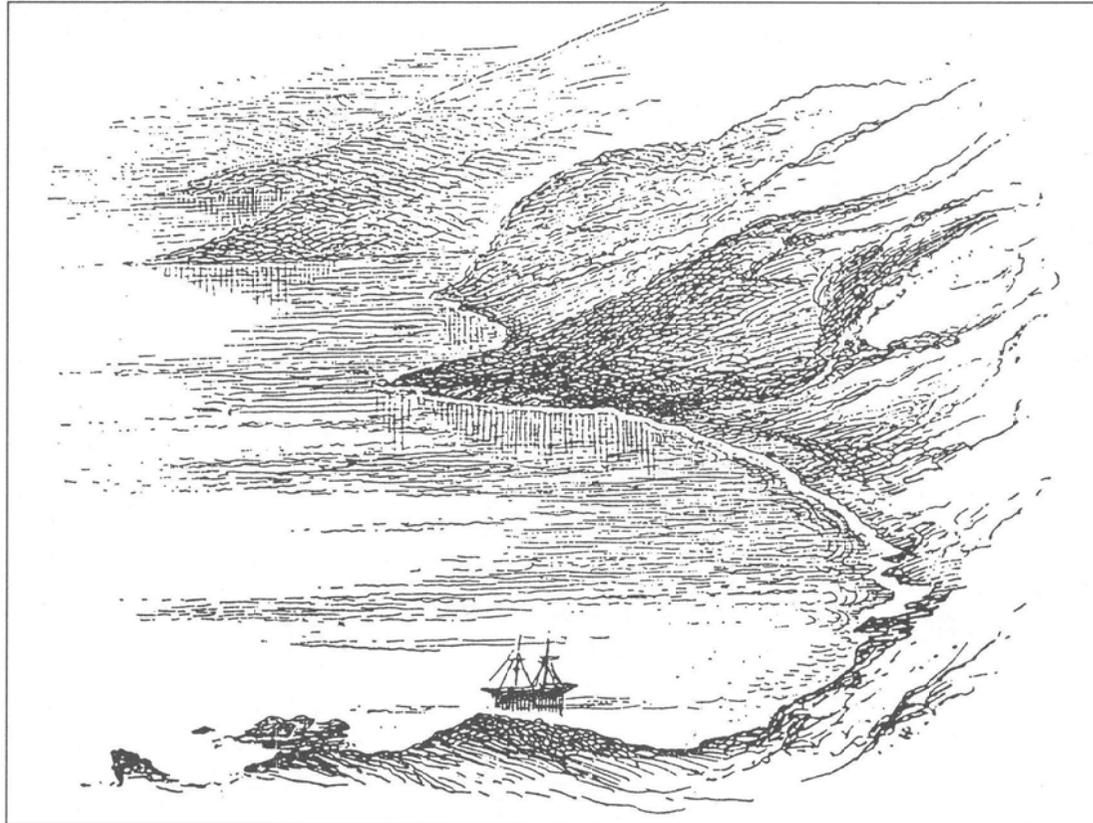


FIGURA 5.—Vista del puerto de La Estaca de El Hierro (Olivia M. Stone, 1887).

Estaca será el autorizado a comerciar con el extranjero y América (León y Xuárez, 1868/1978: 287).

Si nos atenemos a la descripción de Verneau (1891/1981: 270-271) se trataba de un «atracadero peligroso», «sin playa, sin una cabaña donde sea posible refugiarse», con una cueva cerrada por una puerta donde se almacenaban los productos que se iban a embarcar y lejano de Valverde. La distancia con la capital era un serio problema, pues si bien en línea recta apenas son tres kilómetros, se trata de un ascenso desde cero a 571 metros sobre el nivel del mar, en cuesta, a lo largo de un camino que emplea unos siete kilómetros de trayecto, que llegó a resultar disuasorio incluso para piratas como Francis Drake.

El desembarco se realizaba bien en la playa, bien en una peña, donde se clavó una estaca de hierro para amarrar los barcos y lanchas, de la cual proviene su posterior nombre de Puerto de la Estaca (Padrón Machín, 1983: 199).

El fondeadero, aunque está protegido de los vientos del Noroeste, dominantes durante el invierno, está abierto a vientos del Noreste, frecuentes en verano, que hacen peligroso su uso.

La promesa de ciertas condiciones portuarias para la isla proviene de la visita del rey Alfonso XIII a la isla en 1906 en el cañonero «Álvaro de Bazán», una de cuyas lanchas volcó al intentar arrimarse al puerto con la banda de música, a los cuales casi milagrosamente se les pudo salvar por los pescadores del lugar, hecho que redujo la visita real a la estancia de una hora en la playa.

Por entonces, el puerto sólo contaba con dos pequeñas casas y carecía de toda obra salvo la mencionada estaca (Ducane, 1911/1993: 170; Padrón Machín, 1983: 166); sin embargo, la mejora del mismo no comenzará a irse haciendo realidad hasta 1912, en que se construye un pequeño muelle para el atraque de lanchas.

No obstante, habrá que esperar hasta 1955-1960, en los que se construirá un muelle de 250 m., atracando por primera vez el vapor correo de Trasmediterránea «Ciudad de Mahón» (Padrón Machín, 1983: 197, 199). Por tales circunstancias, en la

única visita del General Franco a la isla de cuatro horas en 1958, aún tuvo que desembarcar en lancha, porque sólo se disponía de un muelle para el atraque de lanchas.

3.5. *Bahía y Punta de Timijiraque. Valverde*

Sólo conocemos una referencia de M. Lorenzo Perera (1983: 131) sobre su empleo como embarcadero. Actualmente se planea la construcción de un muelle.

3.6. *Playa de Los Cardones. Valverde*

El topónimo de Las Plaias o Playas figura en los mapas de Torriani (1592), P. A. del Castillo (1686/1994: cap. XIII) y P. B. Webb y S. Berthelot (1825). Este topónimo actualmente enmarca el área encuadrado por los Riscos de las Playas entre Punta de la Bonanza y Punta de Miguel. Es presumible que todo este área fuera ocasionalmente utilizado como embarcadero cuando fuese posible, ya que forma una ensenada natural.

No obstante, en fechas más recientes parece que la Playa de los Cardones es la que acaba siendo frecuentada, siendo recogida como embarcadero por M. Lorenzo Perera (1983: 131), al tratarse de la playa utilizada por los núcleos de Las Casas y Taibique, de los que dista unos dos kilómetros, antes del desarrollo a mediados del siglo xx del Puerto de la Restinga.

3.7. *Puerto del Mirado, del Miradero o de la Restinga. La Restinga. Frontera*

Es mencionado por primera vez a mediados del siglo xix por P. Madoz (1845-50/1986: 125) como Puerto del Mirado y como Puerto del Miradero en F. Coello (1849), aunque se trataba sólo de un pequeño embarcadero conservándose actual-

mente los topónimos de la Punta del Miradero y El Miradero en sus inmediaciones. Inicialmente, el tráfico más significativo fue el transporte a la isla de piedra de cal procedente de Fuerteventura, por lo cual se construirán unos hornos para obtener cal viva próximos al puerto (Padrón Machín, 1983: 199).

Al igual que sucede con el Puerto de Punta Grande, su aprovechamiento por los vecinos de la comarca del Pinar cesa a partir de 1936, al suprimirse los servicios quincenales de la Compañía de Transportes Interinsulares Canarios, y canalizarse todas las mercancías hacia Valverde a través de Trasmediterránea por presiones de algunas familias comerciantes de Valverde (Lorenzo Perera, 1983: 118, 122; Padrón Machín, 1983: 187).

El actual pueblo pesquero de La Restinga surge durante los años cincuenta atrayendo población de Taibique y Las Casas, situadas al norte a siete y ocho kilómetros respectivamente. Cuenta con un dique de abrigo de 210 m., orientado al Oeste.

3.8. *Puerto de Iramase o de Naos. Bahía y Punta de Naos. Frontera*

Al puerto de Naos se le ha otorgado una importancia clave, atribuyéndosele ser el punto donde desembarcó Béthencourt para la conquista de El Hierro (Marín y Cubas, 1694/1986: 156; Viera y Clavijo, 1776-83/1967-71: 339; Stone, 1887/1995: 250; Darías y Padrón, 1929/1980: 39; Padrón Machín, 1983: 19, 49). Sin embargo, no existe referencia en el *Le Canarien* (Béthencourt, 1488-91/1980: 129), y la fuente más antigua, J. de Abreu y Galindo (1632/1977: 92) especifica claramente que se trata del «puerto que llaman Iramase, que es al presente Puerto de Naos».

Además se le adjudica que Colón, en su segundo viaje hacia América, fondea su flota de 17 naves en el puerto. Esta hipótesis sostenida por los cronistas herreños (Darías y Padrón, 1980: 54; Padrón Machín, 1983: 48) a partir del Diario de Navegación de uno de los pasajeros, el Doctor Chanca, no está

corroborado por la fuente original, la cual no especifica directamente el puerto en el que fondearon.

A pesar de ello, no se trata de un embarcadero particularmente bien dotado ya que cuenta con un fondo de piedras que exige precauciones durante su uso, y aunque protegido de los vientos desde el Este al Noroeste, está abierto a todos los demás. En todo caso, será el segundo puerto principal de la isla, después del Puerto de la Estaca, y el principal de la vertiente meridional.

La identificación entre Puerto de Tecoronte y Puerto de Naos es expuesta a partir de T. A. Marín y Cubas (1694/1986: 156) y J. de Viera y Clavijo (1776-83/1967-71: 339); sin embargo, la toponimia actual mantiene claramente una asignación diferente a la Cala de Tacorón (*vide infra*) y la Bahía de Naos. Es presumible que la mínima separación entre ambas calas, 2.5 kilómetros, en el S.SE. de El Hierro, pudo crear la confusión en Marín y Cubas, siendo repetida posteriormente por Viera y Clavijo.

Es interesante que aparezca señalado claramente como puerto a lo largo del siglo XVIII e inicios del siglo XIX en los mapas de F. X. Machado Fiesco (1762); T. López (1780), quien reproduce muchos datos del mapa precedente; Bory de Saint Vicent (1803); P. B. Webb y S. Berthelot (1825) y F. Coello (1849). O que se utilizase para desembarcar tripulantes capturados de otras embarcaciones, caso de 36 irlandeses en 1785 (León y Xuárez, 1868/1978: 13-15). No obstante, en el derrotero de J. Varela (1788/1986: 31), apenas es clasificado como una «pequeña ensenadilla».

J. A. de Urtusástegui (1779/1983: 40, 64) señala que para acceder a él sólo había una empinada senda, transitable por una única persona, efectuándose la vigilancia del mismo desde la Montaña de Puerto de Naos. Este difícil acceso facilitó la captura de los corsarios ingleses, quienes en sólo una ocasión intentaron desembarcar en el puerto durante 1762 (Viera y Clavijo, 1776-83/1967-71: 81-82; Darías y Padrón, 1929/1980: 102-103; Rumeu, 1947/1991/3: 273-274).

El puerto se caracteriza por la presencia de una punta orientada al sur que era utilizada como desembarcadero,

mientras la otra punta servía para cortar el viento. Su uso se mantiene a lo largo del siglo XIX (Madoz, 1845-50/1986: 125), considerándolo O. Stone (1887/1995: 250) el mejor puerto de la isla, hasta que en 1936, con la centralización de servicios en el Puerto de la Estaca (*vide infra*), pierde buena parte de su operatividad.

3.9. Puerto de Tecorone o Tecoronte. Cala de Tacorón. Frontera

J. de Abreu y Galindo (1632/1977: 92) y T. A. Marín y Cubas (1694/1986: 116, 156) son los primeros cronistas que claramente indican que durante la conquista de la isla se penetró por el sur de la misma, en el Puerto de Tecorone o Tecoronte, que por entonces era el único puerto de entrada a la isla, próximo al posterior Puerto de Naos, por lo que no cabe admitir la asociación del mismo con dicho puerto que sostienen T. Marín y Cubas (1694/1986: 156), J. de Viera y Clavijo (1776-83/1967-71: 339), O. Stone (1887/1995: 250), D. V. Darías y Padrón (1929/1980: 39) y J. Padrón Machín (1983: 19, 49).

Aparece recogida como una playa de arena negra con fondo limpio denominada punta y playa de Tacorón (Varela, 1788/1986: 31), comentándose que es un malísimo fondeadero, sólo utilizado en verano por algunos bergantines de tráfico interinsular.

3.10. Puerto de Orchilla. Embarcadero y Laja de la Orchilla. Frontera

Se sitúa a poco más de un kilómetro al Oeste del actual Faro de la Orchilla, instalado en 1927, y supone el mejor acceso por mar hacia el Santuario de Nuestra Señora de los Reyes.

J. A. de Urtusástegui (1779/1983: 47) lo considera menos utilizado que el Puerto de Naos; no obstante, tenemos referen-

cias de la continuidad del mismo al menos hasta mediados del siglo XIX (Madoz, 1845-50/1986: 125), apareciendo recogido también en el mapa de F. Coello (1849), quien lo transcribe con la errata de Puerto de Orquilla.

3.11. *Playa y Punta de los Palos. Sabinosa. Frontera*

El embarcadero de Sabinosa, aunque se encuentra a un kilómetro en línea recta de la población, el camino existente exige un recorrido de unos tres kilómetros. M. Lorenzo Perera (1983: 131) lo cita como otro de los embarcaderos de la isla.

3.12. *Puerto de Punta Grande, de El Golfo o de Las Puntas. La Caletilla. Frontera*

Se trata del embarcadero principal de la población de Frontera y es muy importante reseñar que cuando en 1820 se autoriza a comerciar directamente con América y el extranjero a los puertos principales de cada isla (León y Xuárez, 1868/1978: 173), será el Puerto de Punta Grande y no el Puerto de la Estaca el que gozará de este privilegio, apareciendo claramente en la cartografía de P. B. Webb y S. Berthelot (1825), cuando en el mapa de T. López (1780) ni siquiera figuraba como topónimo. Esta nueva categoría volverá a ser reconocida en Real Decreto de 1822 cuando será catalogado como puerto de cuarta clase, al igual que el de San Sebastián de La Gomera.

En el derrotero de J. Varela (1788/1986: 33) es el que merece un comentario más detenido de todos de la isla; sin embargo, advierte que está muy expuesto, tiene poca y mala agua procedente de unos pozos salobres cercanos al mar, y se utilizaba primordialmente en verano para exportar los aguardientes que se producían en el Golfo.

La importancia de este fondeadero reside en que está protegido de los vientos del Noreste, frecuentes en verano, y que afectan seriamente al Puerto de la Estaca. Por el contrario, en

invierno no está resguardado de los vientos del Noroeste que hacen casi impracticable su uso, de los cuales el Puerto de la Estaca está bien abrigado. Se trata, por tanto, de puertos complementarios para la isla dependiendo de la época del año, si salvamos las rivalidad entre ambos.

Será utilizado hasta 1936 por los vecinos de la comarca del Golfo, momento en el que se suprimen los servicios quincenales de la Compañía de Vapores Interinsulares Canarios, y se centraliza todo el tráfico de mercancías en el Puerto de la Estaca (Lorenzo Perera, 1983: 118; Padrón Machín, 1983: 187).

4. CONCLUSIONES

Los puertos de La Gomera y El Hierro contrastan drásticamente por el desigual reparto de las condiciones portuarias en cada isla. Mientras El Hierro apenas cuenta con desembarcaderos aprovechables, que casi ha impedido los ataques piráticos a la isla por falta de puntos adecuados de desembarco, hemos citado 29 fondeaderos en La Gomera. En este sentido, las tres mejores ensenadas herreñas han tenido funciones complementarias entre el Puerto de la Estaca y el Puerto de El Golfo al Norte, y el puerto de Naos al Sur. La rivalidad entre la Estaca y El Golfo reflejará la existente entre los núcleos de Valverde y El Golfo, y sólo se resolverá a favor del primer núcleo en la segunda mitad del siglo XIX, al ser el único autorizado a comerciar con el extranjero, y se culminará con la centralización del tráfico en Valverde en 1936. Pese a todo, la isla no dispondrá de un muelle artificial de barcazas hasta 1912, y un muelle en el sentido estricto del término hasta 1960.

Por el contrario, La Gomera dispuso del mejor puerto natural del Archipiélago Canario, ampliamente transitado en el tráfico hacia América durante el siglo XVI, que eclipsó a los restantes desembarcaderos naturales de la isla, restringidos al tráfico interinsular que superaba así la agreste orografía de la isla.

Frente a estas óptimas condiciones de partida, en el decli-

ve del puerto de La Gomera desde el siglo xvii intervienen tres grandes factores: la decadencia económica de la isla por el final de la producción azucarera, la competencia con los puertos de Santa Cruz de La Palma, Garachico, Santa Cruz de Tenerife o Las Palmas, y particularmente, la inseguridad del puerto.

1) El derrumbe de la industria azucarera por la competencia antillana, e inclusive norteafricana, acontecerá a partir de la segunda mitad del siglo xvi, y así en La Gomera durante 1560 ya sólo funcionaba un ingenio azucarero (Díaz, 1982: 40).

2) Simultáneamente, la creación de los Juzgados de Indias entre 1564-66, situados en Santa Cruz de la Palma, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, reforzó la posición de los puertos de las islas de realengo, que progresivamente incrementaron la producción del nuevo cultivo dominante, la vid. En esta lucha, Santa Cruz de la Palma perdió su primacía en favor de Garachico, el cual, entre 1575-1620 (Rodríguez Yanes, 1988: 63), va a disfrutar de su fase de mayor apogeo.

3) Finalmente, la ausencia de inversiones en las fortificaciones de la isla por parte de los señores de La Gomera facilitaron ataques sistemáticos al puerto y ciudad de San Sebastián, lo que provocó el progresivo abandono de la isla por parte de las flotas que navegaban hacia América. El ataque clave será el de Jean de Capdeville en 1571 (tabla 2) que pondrá en evidencia las deficiencias defensivas de la isla y servirá de ejemplo sobre los peligros que para las flotas a Indias suponía la connivencia entre el Conde de La Gomera, Diego de Ayala y Rojas, con toda clase de piratas que infestaban las aguas canarias.

Quienes declararon en la *Información* de 1573 pondrán de manifiesto la completa inutilidad de la Torre del Conde (Bethencourt, 1968: 418) y pronto se vio el desinterés de Diego de Ayala en fortificar seriamente el puerto para evitar el desembolso de dinero y no impedir el lucrativo contrabando que había siempre realizado con los piratas (tabla 2).

La decadencia de la isla se ejemplifica en el final de la arribada de flotas en dirección hacia América (tabla 1) y en la

contracción demográfica que sufrió la isla, reducida en 1590 a 200 vecinos (Ib., 1968: 427).

No se habrá de producir una verdadera mejora de las fortificaciones del puerto hasta finales del siglo xvii, cuando se construya la Batería-Castillo del Buen Paso, iniciado en 1666, y el Castillo de los Remedios comenzado en 1662 (Rumeu, 1947/1991/3: 611-612; Díaz y Rodríguez Yanes, 1990: 533), pero la situación ya no mejorará, y La Gomera no dispondrá de un muelle artificial hasta el año 1957, que en sus sucesivas reformas ha sido la clave del desarrollo insular durante el último cuarto del siglo xx.

5. AGRADECIMIENTOS

Queremos agradecer los comentarios al texto de José Perera.

6. BIBLIOGRAFÍA

- ABREU Y GALINDO, A. DE (1632/1977): *Historia de la conquista de las siete islas de Canaria*, en A. CIORANESCU, A. (ed.), Goya Ediciones, Tenerife.
- ÁLVAREZ DELGADO, J. (1954): «Toponimia Hispánica de Canarias», *Estudios dedicados a Menéndez Pidal*, vol. V, Madrid, pp. 4-38.
- (1960): «Primera conquista y cristianización de La Gomera», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 6, pp. 445-492.
- ÁLVAREZ RIXO, J. A. (1955): *Cuadro Histórico de estas Islas Canarias o noticias generales de su estado y acaecimientos más memorables durante los cuatro años de 1808 a 1812*, El Gabinete Literario, Las Palmas.
- ANÓNIMO (1718): *Relación de los derechos, dominio y posesión que el Exmo. señor Conde de La Gomera y Marqués de Adeje tiene en su ysla de El Hierro*, Manuscrito del Fondo de Adeje 2(C2), Biblioteca Municipal de Santa Cruz de Tenerife.
- (¿1774?): «Descripción de la Ysla de La Gomera», en A. MILLARES TORRES (ed.), *Colección de Documentos para la Historia de Canarias*, vol. V, Manuscrito en el Museo Canario, Las Palmas.
- BERTHELOT, S. (1839): *Histoire Naturelle des Îles Canaries. I. 2^{me} partie. Miscellanées Canariennes*, Paris.
- (1839/1980): *Primera estancia en Tenerife (1820-1830)*, Cabildo Insular de Tenerife-Instituto de Estudios Canarios, Tenerife.

- BÉTHENCOURT, J. DE (1488-91/1980): *Le Canarien. Crónicas francesas de la conquista de Canarias. Texto B.*, en A. CIORANESCU (ed.), Cabildo Insular de Tenerife, Tenerife.
- BÉTHENCOURT MASSIEU, A. (1968): «Proyecto de incorporación de La Gomera a la corona de Felipe II (1570-1590)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 14, pp. 405-441.
- BORGES, A. (1972): «La región canaria en los orígenes americanos», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 18, pp. 199-276.
- BORY DE SAINT-VINCENT, J. B. G. M. (1803): *Essais sur les Isles Fortunées et l'antique Atlantide, o Précis de l'Histoire générale de l'Archipel des Canaries*, Baudouin, Paris.
- (1988): *Ensayo sobre las Islas Afortunadas y la antigua Atlántida o compendio de la Historia General del Archipiélago Canario*, A través del tiempo, 4, Ediciones JADL, La Orotava-Tenerife.
- CASTILLO Y LEÓN, P. A. DEL (1686/1994): *Descripción de las Ylas de Canaria*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas-Madrid.
- CASTILLO Y RUIZ DE VERGARA, P. A. DEL (1737/1948-60): *Descripción histórica y geográfica de las islas de Canaria*, en M. SANTIAGO (ed.), Gabinete Literario de Las Palmas, Madrid.
- CASTRO AHÍTA, J. DE (1856/1986): *La isla de La Gomera en la actualidad. Año 1856*, en G. DÍAZ PADILLA (ed.), Cabildo Insular de La Gomera, Tenerife.
- CIORANESCU, A. (1959/1978): *Colón y Canarias*, Cabildo Insular de Tenerife, Tenerife.
- COLÓN, C. (1976): *Diario del Descubrimiento*, en M. ALVAR (ed.), Cabildo Insular de Gran Canaria, Madrid-Las Palmas.
- DARIAS Y PADRÓN, D. V. (1929/1980): *Noticias generales históricas sobre la isla de El Hierro. Una de las Canarias*, Goya Ediciones, Tenerife.
- DARIAS PRÍNCIPE, A. (1992): *La Gomera. Espacio, tiempo y forma*, Compañía Mercantil Hispano-Noruega S. A.-Ferry Gomera S. A., Madrid.
- DARIAS PRÍNCIPE, A., y DÍAZ PADILLA, G. (1994): *La rada y puerto de San Sebastián de La Gomera 1492-1992*, Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, Madrid-Tenerife.
- DÍAZ HERNÁNDEZ, R. (1982): *El Azúcar en Canarias (siglos XVI-XVII)*, Colección Guagua, 39, Cabildo Insular de Gran Canaria, Sevilla-Las Palmas.
- DÍAZ PADILLA, G., y RODRÍGUEZ YANES, J. M. (1990): *El Señorío en las Canarias Occidentales. La Gomera y El Hierro hasta 1700*, Cabildos Insulares de El Hierro y La Gomera, La Laguna-Tenerife.
- DU CANE, F. (1911): *The Canary Islands*, A & C. Black Ltd., London.
- (1993): *Las Islas Canarias*, Gobierno de Canarias, Madrid.
- ESCRIBANO, G., y MEDEROS, A. (e.p.): «Evolución histórica de puertos y ensenadas de Lanzarote y Fuerteventura», *VIII Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura* (Arrecife, 1997).
- FEUILLÉE, L. (1724): *Voyage aux Isles Canaries ou Journal des observations Physiques, Mathématiques, Botaniques et Historiques faites par ordre de Sa Majesté*, Paris.

- FRUTUOSO, G. (1590/1964): *Saudades da Terra*, en E. SERRA RÁFOLS, J. RÉGULO y S. PESTANA (eds.), *Fontes Rerum Canariarum*, XII, Instituto de Estudios Canarios, La Laguna.
- GARCÍA DEL CASTILLO, B.: *Compendio de las Antigüedades de la de El Hierro, una de las yslas de la Gran Canaria, susitadas a nueva noticia*, Manuscrito en el Museo Canario, Las Palmas.
- GLAS, G. (1764): *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.*, London.
- (1764/1982): *Descripción de las Islas Canarias 1764*, Instituto de Estudios Canarios, *Fontes Rerum Canariarum*, XX, La Laguna.
- HERRERA PIQUÉ, A. (1987): *Las Islas Canarias, escala científica en el Atlántico. Viajeros y naturalistas en el siglo XVIII*, Rueda, Madrid.
- HERMAN, M. (1785/1982): «Description des Îles Canaries tirée du Tableau Géographique, historique et politique rédigé par M. Herman Consul de France en 1785», en Ch. MINGUET (ed.), «Documentos inéditos sacados del Archivo Nacional de Francia y relativos al comercio canario-americano (1713-1785)», *IV Coloquio de Historia Canario-Americana* (Las Palmas, 1980), Cabildo Insular de Gran Canaria, Salamanca-Las Palmas, pp. 661-699.
- INSTITUTO HIDROGRÁFICO DE LA MARINA (1984): *Derrotero de la Costa W. de África que comprende de Cabo Espartel a Cabo Verde, con inclusión de Dakar e Islas Açores, Madeira, Selvagens, Canarias y Cabo Verde*, Instituto Hidrográfico de la Marina, Sección Náutica, Cádiz.
- LEÓN Y XUÁREZ DE LA GUARDIA, F. M.^a de (1868/1978): *Apuntes para la Historia de las Islas Canarias 1776-1868*, Biblioteca Isleña, IV, Cabildo Insular de Tenerife, Madrid-Tenerife.
- MADOZ, P. (1845/1986): *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar*, Ámbito Ediciones, Valladolid-Salamanca.
- MARÍN DE CUBAS, T. A. (1694/1986): *Historia de las Siete Islas de Canaria*, en A. DE JUAN y M.^a RÉGULO (ed.), Real Sociedad de Amigos del País de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas-Madrid.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, F. G. (1986): *La primera imagen de Canarias. Los dibujos de Leonardo Torriani*, Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias, Tenerife.
- MARTÍNEZ, J. L. (1983): *Pasajeros de Indias*, Alianza Universidad, Madrid.
- MILLARES TORRES, A. (1977): *Historia General de las Islas Canarias*, I-V, Editora Regional Canaria, Tenerife.
- MINANO, S. DE (1826/1982): *Diccionario Geográfico-Estadístico de España y Portugal*, Cooperativa Litográfica, Tenerife.
- MORALES PADRÓN, F. (1964/1991): *Canarias en los cronistas de Indias*, Colección Alisios, 3, Cabildo Insular de Gran Canaria, Madrid-Las Palmas.
- (1988): «Las Canarias, camino para las Indias», en F. MORALES PADRÓN

- (ed.), *Canarias y América*, Gran Enciclopedia de España y América, Espasa-Calpe/Argantonio, Madrid, pp. 67-74.
- NAVARRO MEDEROS, J. F. (1992): *Los Gomeros. Una prehistoria insular*, Dirección General de Patrimonio Histórico, Gobierno de Canarias, Tenerife.
- NICHOLS, Th. (1583): *A Pleasant description of the fortunate Ilandes, called the Ilands of Canaria, with their strange fruits and commodities*, London.
- (1963): «Descripción de las Islas Afortunadas», en A. CIORANESCU (ed.), *Thomas Nichols. Mercader de azúcar, hispanista y hereje*, Instituto de Estudios Canarios, XIX, La Laguna.
- PADRÓN MACHÍN, J. (1983): *Noticias relacionadas con la Historia de la Isla de El Hierro*, Cabildo Insular de El Hierro, Valverde-Tenerife.
- PRÉVOST, A. F. (1763): *Histoire Générale des Voyages*, 2 vols., Paris.
- PRÉVOST, A. F., y TERRACINA, M. (1763/1990): *Historia General de los Viages ó nueva colección de todos los que se han hecho por mar y tierra, y se han publicado hasta ahora en diferentes lenguas de todas las naciones conocidas: donde se contiene lo más notable, útil, y más cierto de los países, adonde han penetrado los viageros, con las costumbres, religión, usos, artes, ciencias, comercio, y manufacturas de sus habitantes. Aumentada con las relaciones de los últimos viages que se han hecho en este siglo*, A través del tiempo, 6, Ediciones JADL, La Laguna-La Orotava, pp. 61-111.
- RODRÍGUEZ YANES, J. M. (1988): *El Antiguo Régimen en la Comarca de Daute*, Archipiélago Canario, S. L., El Tablero-Tenerife.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1947/1991): *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*, Instituto Jerónimo Zurita, CSIC, Madrid, 1.^a ed. 1947, 2.^a facsímil, Gobierno de Canarias, Madrid.
- SALLE, G. DE LA (1404-19/1980): *Le Canarien. Crónicas francesas de la conquista de Canarias. Texto G.*, A. CIORANESCU (ed.), Cabildo Insular de Tenerife, Tenerife.
- SANTIAGO RODRÍGUEZ, M. (1947): «Canarias en el llamado manuscrito Valentim Fernandes. III», *Revista de Historia*, XIII, núm. 79, pp. 338-356.
- SERRA RÁFOLS, E. (1961): «Lancelotto Malocello en las Islas Canarias», *Congreso Internacional de História dos Descobrimentos*, vol III, Lisboa, pp. 1-14.
- STONE, O. M. (1887): *Tenerife and its six satellites or The Canary Islands past and present*, Marcus Ward & Co., London.
- (1995): *Tenerife y sus seis satélites*, Cabildo Insular de Gran Canaria, 2 vols., Valencia-Las Palmas.
- THEVET, A. (1558): *Les singularitez de la France Antarctique*, Paris.
- (1995): *Las singularidades de la Francia antártica*, A través del tiempo, 12, Ediciones JADL, La Laguna-La Orotava, pp. 85-100.
- (1586/1988): «Le grand Insulaire et pilotage d'André Thevet. Angoumoisín, cosmographe du Roy, dans lequel sont contenus plusieurs plants d'isles habitées et deshábitées et description d'icelles», en E. AZNAR VALLEJO (ed.), *VI Coloquio de Historia Canario-Americana* (Las Palmas, 1984), vol. II/2, Madrid-Las Palmas, pp. 829-862.

- TORRE, FRAY T. DE LA (1545/1983): «Historia de la venida de los religiosos de la provincia de Chiapas. Diario del Viaje de Salamanca a Ciudad Real. 1544-1545», en J. L. MARTÍNEZ (ed.), *Pasajeros de Indias*, Alianza Universidad, Madrid, pp. 235-278.
- TORRIANI, L. (1592/1978): *Descripción e historia del reino de las Islas Canarias antes Afortunadas, con el parecer de sus fortificaciones*, en A. CIORANESCU (ed.), Goya Ediciones, Tenerife.
- URTUSÁUSTEGUI, J. A. DE (1779/1983): *Diario de Viaje a la Isla de El Hierro en 1779*, en M. J. LORENZO PERERA (ed.), Centro de Estudios Africanos, La Laguna.
- VAN HEEDE, M. J. (1599): *Discovrs ende Beschrijvinge van het groot Eylandt Canarias ende Gomera*, Gillis Pietersg, Rotterdam.
- (1599/1979): «La conquista de Gran Canaria que el verano pasado llevaron a cabo setenta y tres naves, enviadas por mandato y bajo la dirección del Parlamento de las Provincias Unidas a la costa de España y las Islas Canarias: con la toma de una ciudad en la isla de Gomera, y la buena fortuna de parte de dicha flota durante su retorno. La cual partió hacia España el 25 de mayo y regresó el 10 de septiembre de 1599», J. C. SANTOYO (ed.), «La conquista de las Canarias. Diario de un ataque holandés a Gran Canaria y Gomera en 1599», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 25, pp. 489-514.
- VARELA Y ULLOA, J. (1788/1986): *Derrotero y Descripción de las Islas Canarias, Semana de las Fuerzas Armadas (Canarias, 1986)*, Ministerio de Defensa-Gobierno de Canarias, Madrid-Tenerife.
- VERNEAU, R. (1891): *Cinq annes de sejours aux Îles Canaries*, Paris.
- (1981): *Cinco años de estancia en las Islas Canarias*, A través del tiempo, 1, Ediciones JADL, Madrid-La Orotava.
- VIERA Y CLAVIJO, J. DE (1772-83/1967-71): *Noticias de la Historia General de las Islas Canarias*, en A. CIORANESCU (ed.), Goya Ediciones, Tenerife.
- WEBB, P. B., y BERTHELOT, S. (1837): *Histoire Naturelle des Îles Canaries. Atlas in folio. Serie 1*, Benard, Paris.