

DOS DERROTEROS PARA LA NAVEGACIÓN  
A CANARIAS DE LOS SIGLOS XVI Y XVII

M.<sup>A</sup> CARMEN MARTÍN RUBIO

En la más remota antigüedad, los navegantes que surcaban los mares europeos, tuvieron noticias de las islas Canarias: parece que los fenicios ya las conocieron y, posiblemente también los griegos bajo el nombre de Hespérides (el Occidente); por su parte, los romanos las llamaron Fortunatae (Islas Afortunadas). Sin embargo, desde el hundimiento de este Imperio, se perdió su huella geográfica, hasta que los árabes las volvieron a descubrir sobre los siglos X u XI, mas no llegaron a ejercer ninguna clase de dominio sobre ellas.

Posteriormente, Fray Bartolomé de las Casas, sin especificar fecha, escribió que una nao francesa o inglesa, camino de España, fue arrebatada por vientos contrarios de los que llevaba, a consecuencia de lo cual llegó a las Islas y que, al regreso, dio nuevas en Francia del hallazgo (Bartolomé de las Casas: 1989, p. 196). El dato es impreciso; pero ciertamente, a partir de los primeros años del 1300 se iniciaron una serie de expediciones mediterráneas de carácter mercantilista —dirigidas por genoveses, mallorquines y catalanes— con el objetivo fundamental de capturar esclavos. También los vizcaínos llegaron al Archipiélago hacia finales del siglo y trasladaron a la Península gran número de prisioneros, junto con un pingüe botín.

Paralelamente a estas expediciones, en la segunda mitad de aquella centuria, dieron comienzo una serie de incursiones belicosas con fines de ocupación territorial, pese a la evangelización pacífica que en dichos territorios estaba realizando la orden franciscana. Mas, iba a ser en el siglo XV, cuando se produjo una acción sistemática de conquista por los franceses Bethencourt y la Salle en Lanzarote y Fuerteventura, que finalizó con el sometimiento de las Islas a Castilla y al señorío de algunos magnates andaluces. Igualmente Portugal intentó anexionarlas, so-

bre todo en tiempos del infante D. Enrique el Navegante, quien reivindicando los derechos que le había cedido el conquistador Maciot en Lanzarote, envió a sus costas buques y hombres con tales propósitos, a la par que llevaba a cabo gestiones diplomáticas en la corte castellana; pero no lo consiguió, por el contrario, a finales del siglo XVI las Canarias quedaron definitivamente en poder de los Reyes Católicos.

Había sucedido que, por los mismos años en que se producían estos hechos, se firmaron las Capitulaciones de Santa Fe —el 17 de abril de 1492— y según las cuales, el navegante Cristobal Colón quedaba autorizado en nombre de dichos monarcas a llegar por Occidente —surcando el Atlántico— al Catay del gran imperio chino descrito por Marco Polo, de camino a la legendaria y deseada India. El Almirante, aunque en líneas generales basó su proyecto de viaje en los estudios geográficos del científico italiano Toscanelli, decidió fijar el punto de partida en el Archipiélago, y no en Azores o Lisboa como aquél proponía, al pensar que, según sus propios cálculos, así se reducía la distancia.

Así pues, a raíz de esa fecha, las Islas se convirtieron en una base atlántica de vital importancia, y en el puente de comunicación entre Europa y el Nuevo Mundo. No había flota que no recalase en sus puertos para reparar los barcos —como ya hiciera Colón en su primer viaje— o para abastecerse de agua, de los últimos elementos y de los víveres necesarios en tan larga travesía. De ahí que Fernando el Católico comprendiera la urgencia de incorporarlas de una vez a sus dominios y lo consiguiese en 1496.

Todos estos antecedentes ponen de manifiesto las muchas y continuadas navegaciones, que desde tiempos inmemoriales se hicieron a Canarias. Por tanto, la ruta debía de resultar muy conocida y sencilla para los marineros peninsulares y mediterráneos, que realizaban el tránsito a las recién descubiertas tierras americanas: porque, a partir de Sanlúcar de Barrameda —puerto de salida de las flotas, situado en la desembocadura del Guadalquivir— sólo se estimaba una duración de seis días de navegación a las islas.

Ahora bien, no siempre ocurría así, en ocasiones el viaje se complicaba y se convertía en una peligrosa aventura por causa de fuertes tormentas, vientos contrarios, calmas y ataques de piratas ingleses, franceses y holandeses: incluso hasta podía adquirir tintes dramáticos. Por lo menos, eso es lo que contó el obispo de Puerto Rico a Felipe IV, al ir a tomar posesión de su cargo, en una carta fechada en 1644 —ya casi a mitad del siglo XVII— cuando las naos integrantes de la Armada de Indias eran enormes galeones, que sobrepasaban las cien toneladas; lo que en principio garantizaba ciertas medidas de seguridad y comodidad

para el largo viaje. A pesar de ello, escribió el obispo que escaseó el agua, y tuvieron que beber muy poca y caliente. Su «familia» —integrada por un religioso, dos criados y un esclavo— se enfermó tanto que debió de sangrarse y purgarse en los veintitres días que tardaron en llegar; y tuvieron suerte al no morir, ya que al arribo de las treinta y seis naos componentes de la flota —de las que se había perdido el buque en que viajaba el obispo— comunicaron que tuvieron que echar al mar veinte o treinta muertos de cada una, y que además llevaban otros muchos enfermos (Manuscrito 3047. Biblioteca Nacional de Madrid).

A estos graves percances se unían las antiquísimas leyendas que sobre el Archipiélago gravitaban, intimidando a los viajeros, como la de la isla de los Reyes —al sur de Hierro—, según la cual se hallaba poblada por gentes de piel roja; o la de los enormes peces que se encontraban por aquellas aguas —llamados sirenas por los marineros— quienes al sentir la proximidad de los barcos, llegando cerca de ellos se erguían, y después se hundían en las profundidades entre un gran ruido. (Le Canarien. Crónicas francesas de la conquista de las Canarias. 1980. P. 62).

Como se ha podido apreciar, el viaje a las Canarias podía convertirse en toda una aventura durante los siglos XVI y XVII. De ahí la importancia que cobran dos derroteros trazados por navegantes de la época, existentes en la Biblioteca Nacional de Madrid, que marcan la ruta marítima que seguían las naos desde Sanlúcar de Barrameda hasta San Juan de Lua en Méjico. En el presente trabajo sólo vamos a transcribir la parte referida al Archipiélago. Dice así:

Derrotero hecho por el insigne y sabio piloto Isidro de la Puebla en que se haya escrita muy verdaderamente la derrota y navegación que desde la barra de Sanlúcar hasta San Juan de Lua de la Nueva España con otras derrotas y navegaciones y cosas curiosas y verdaderas muy necesario y provechoso para cualquiera persona que quisiere seguir la navegación de Indias en el cual se hallarán asimismo las señas de tierras y puertos y cabos y vallas (*obstáculos*) y ensenadas (*recodos que forman seno, entrando el mar en la tierra*) con las alturas y pasajes en que están y las sondas con los cabos y partes donde hay aguas dulces y otras cosas convenientes al sustento de la vida humana, de lo cual se entienda hasta volver a la barra de Salúcar.

Fecho año de mil quinientos setenta y ocho. Es depósito de Mendieta, vecino de Sevilla.

La isla de Tenerife es una tierra alta hecha en triángulo. En esta isla está el pico de Toyba; en ella está también la punta de Naga que es una punta alta y hace dos quebradas, en el remate de ellas pequeñas estojadas a la mar. Tiene dos farallones (*rocas altas y tajadas que sobresalen en el mar*) a la parte del nordeste de ella. Está esta isla en altura de 28° y un cuarto. Y las dichas son las señas que tiene, y ha se de hacer la navegación desde la barra de Sanlúcar conforme a como está dicho.

#### *Isla del Salvaje*

Las señas que tienen las islas de Canarias son las siguientes: la isla del Salvaje, es una isla pequeña, redonda, alta y amogotada (*montículo aislado, terminado en punta romana*). Tiene un bajo en la banda del sudeste que sale a 5 ó 6 leguas a la mar de ella. Esta isla está como la de Tenerife nordeste-sudueste. Está en altura de 30°.

#### *Isla de la Alegranza*

La isla de la Alegranza es una isla pequeña y redonda y alta. Está norte-sur con la isla de Lanzarote. Está en altura de 29'5°.

#### *Isla de Lanzarote*

La isla de Lanzarote es una isla que está puesta de nordeste-sudueste. Es una isla alta y hace una quebrada en medio. Por la parte del oeste de ella hace una grande ensenada. Está esta isla junto a la de Fuerteventura y esta isla de la punta que tiene a la parte del sudeste tiene un arrecife (*banco o bajo*) que sale a 2 leguas de la mar. Y esta isla está en altura de 29° y un cuarto.

#### *Isla de Fuerteventura*

La isla de Fuerteventura es una isla cumplida de nordeste a sudeste de la parte del oeste de ella. Del medio de la isla para la parte del sudeste de ella hace una grande ensenada. Dende la punta del sudeste tiene un bajo, media legua de tierra, y en el medio de ella, de la banda de este tiene un puerto. Está esta isla en altura de la parte del norte de 28° un tercio.

#### *Isla de Canaria*

La isla de Canaria está con la de Fuerteventura leste-oeste. Es una isla redonda, alta. En medio es delgada a la mar por las más partes, y tiene por la parte del nordeste, el puerto de las Isletas

que hace una ensenada de la parte de leste, donde está el puerto. Donde surgen (*fondean*) las naos, hace otra ensenada de la parte del noroeste, que estas dos ensenadas hacen parecer estas dos isletas de mar en fuera isla por sí. Esta isla de Gran Canaria está en altura de 28° escasos.

*Isla de Gomera*

La isla de la Gomera es una isla pequeña, redonda y alta. Está a leste-oeste con la isla de Tenerife, seis leguas de la punta de Tene. Tiene por la parte del sueste el puerto. Está en altura de la banda del norte de 28°.

*Isla de La Palma*

La isla de La Palma es una isla que está noreste-sueste con la Gomera, y ella está puesta de norte-sur. Es muy alta y montañosa, y de alta mar. Hace una quebrada en medio, no muy grande. En medio de esta isla, de la banda de leste, tiene el puerto. Está esta isla en altura de 29° escasos. Y estas son las señas de esta isla sobredicha.

*Isla del Hierro*

Está norte-sur con la isla de La Palma. Es una isla alta, redonda. Está en altura de 27° y un tercio; y las dichas son las señas.

*De las islas a la Deseada*

La navegación que se ha de hacer de las islas de Canarias, partiendo de ellas para ir en demanda de la Deseada, saliendo de cualquiera de las cuatro islas, que son: Gran Canaria, Tenerife, o de la Gomera, o de La Palma —de cualquiera de estas que partan— mandarás gobernar veinte leguas la vuelta del sur, para desviarse de las calmas de las islas...

Al final del derrotero, después de describir la ruta marítima hasta San Juan de Lua, consta, que se acabó de trasladar el 19 de febrero de 1579

*Manuscritos de América. Sg 4541, pp. 2-4. Biblioteca Nacional de Madrid.*

El segundo derrotero está fechado en 1669; si bien había sido copiado de otro que databa de 1607, dice así:

Derroteros de los mares de Marruecos, Canarias, América y Filipinas, algunos de ellos escritos por el padre Ignacio Muñoz del orden de Predicadores.

Las derrotas siguientes copié de un cuaderno de mano, que me prestó el capitán Esteban Martín Arnedo, natural de Ayamonte, piloto segundo de la capitana de la flota de Indias, surta en San Juan de Lua este presente año de 1669. No los hizo dicho piloto, sino que los compró en una almoneda; y me afirmó que los derroteros de la carrera de Indias son sacados de los derroteros portugueses, y que nosotros no tenemos otros.

*(El cuaderno de mano correspondía al 1607)*

*Derrota desde la isla de Sanlúcar a las islas de Canaria  
y entradas de sus puertos.*

Partiendo de la barra de Sanlúcar para las islas de Canaria, si fuere en tiempo de verano, mandareis gobernar al sudeste, y por esta derrota ireis a reconocer la punta de Naga en la isla de Tenerife, que está en la altura de 28° y un cuarto.

Y si partiereis en tiempo de invierno mandareis gobernar al sudeste cuarta al sur, porque os apartéis de los vendavales que hay en este golfo en este tiempo; y así os llegareis por esta cuarta a la costa de Berbería (*la parte noroeste de África, entre el Mediterráneo y el Sahara, que comprende Marruecos, Argelia Túnez y Trípoli*) y navegareis con los terrenales o brisas de dicha costa por la misma derrota hasta poner os en altura de 32'5° hasta poner os leste-oeste con el cabo de Cantín, que es un cabo bajo todo de tierra pareja y encima de la punta de este cabo. Por la tierra adentro vereis un morro pardo que dicen que son algarrobas. Y desde allí, de la tierra más alta viene escoltando una tierra baja; entenderéis que es dicho cabo, y antes que llegéis a él, como cuatro leguas, se hace la tierra toda pareja con una quebrada pequeña, donde dicen que hay unos algarrobos, que de esta mar hacen figura de una torre, que en las cartas se llama La casa del caballero. Estas son las señas del dicho cabo de Castaña, que por la parte del norte se corre nordeste-sudeste con el cabo de Espartel.

Si fuereis a la isla de Canaria, mandareis gobernar por la misma cuarta del sudeste al sur hasta la vista de Alegranza, que con cuatro isletas medianas que están en cuadrángulo, en altura de 29° y un tercio. Y para ir de aquí a Canaria gobernareis al sudeste cuarta del oeste y dareis con las isletas de Canarias, que están en altura de 28° largos.

Esta isla de Canarias es grande y redonda, y llegado os a ella vereis las isletas donde está el puerto de la parte del sur de ellas. Y para conocimiento de este puerto, vereis un cabezo redondo, que es la misma isla de Canaria y se llama la Montaña delgada, que está de la parte del sudeste de las isletas; y luego vereis la fortaleza. Surgireis de tierra dos tiros de arcabuz en quince o dieciseis brazas en arena limpia (*una braza era el equivalente a dos varas; o lo que es lo mismo, a 835 mm. por cada una*). Y no llegueis mucho a las isletas, porque es ruín surgidero de piedra. De aquí a la ciudad de Canaria hay una legua. Estareis con mucho cuidado, porque es ruín puerto y porque el viento leste y sueste es travesía y mete mucha mar, y correreis mucho riesgo si estais con nao grande, porque estareis muy fuera. Y con nave pequeña, estareis muy en tierra, donde no recibireis tanto daño, aunque habeis menester buenas amarras.

*Señas de las islas Lanzarote y Fuerteventura*

Lanzarote es una isla no muy grande y redonda, echada de nordeste-sudueste, y está en altura de 29° escasos. Estando a vista de ella, vereis también Alegrança y Fuerteventura, que es otra isla que está en altura de 28'5° al oeste de Lanzarote, y habrá de una a otra como cuatro leguas de camino. Y entre una y otra está un islote pequeño que se llama isla de los Lobos; bien pueden surgir en ella de la parte del sur, que es limpia con arena en diez o doce brazas.

Si quisierais surgir en Lanzarote, lo podeis hacer de la parte del sur, junto a una casa que está allí —y es una calota (*pequeño fondeadero*)—, y habeis de entrar por la banda de leste de dicha casa; y si el navío fuese grande, podeis entrar dentro de una bahía, que está ahí, que tendrá tres brazas de fondo. Y si fuere navío pequeño, podeis surgir dentro de un arrecife (bajo) que está más al sudueste más en tierra, y el viento leste viene por encima de la tierra: y aquí os podeis reparar.

Conocereis la isla de Fuerteventura en que es isla cumplida y algo alta y tendida de nordeste-sudueste, y hace algunas montañas y ensenadas; y en la mayor parte de la isla se puede surgir en muchos valles y quebradas, que tiene así de la parte del norte como de la del sur, llevando la sonda en la mano.

Y si viniendo de Castilla quisierais embocar por entre esta isla y la costa de Berbería, mandareis gobernar al sudueste. Y si habiéndola montado hubiereis de ir a Canaria, teneis necesidad de

amurar vuestras velas (*llevar a donde corresponden los puños de las velas de cruz y sugetarlos con la amura, o cabo que hay en cada puño de las velas*), e ir de todo lo que pudiereis por respecto de la brisa, que ordinariamente vienta entre estas islas con algunas corrientes de agua que van la vuelta del sur. Y si acaso yendo desembocando por esta parte, viereis el agua blanca y no viereis la tierra, echareis la sonda y tomareis fondo: conoceréis que estais sobre el cabo del Bogador, que es en la costa de Berbería, que es un cabo bajo, que si no estais cerca no lo vereis, y está en altura de 26° y tres cuartos. Y si no quisieréis ir a Canaria, dareis resguardo por la misma derrota a algunas calmas de Fuerteventura.

#### *Isla de Tenerife*

Partiendo de la barra de Sanlúcar para la isla de Tenerife gobernareis al sudueste, como dejamos dicho, y reconocereis la punta de Naga, que es un morro tajado a la mar con dos islotes junto a él; y el que está más cerca de tierra es mayor que el de afuera. Y encima de dicho morro hace a manera de orejón de liebre.

Si desde esta punta de Naga quisieréis ir al puerto Santa Cruz, que es en la misma isla a tres leguas de camino, gobernareis junto a tierra por la parte del sueste, que luego vereis las casas y la fortaleza junto a la mar. En estando tanto avante con la dicha fortaleza, dareis fondo en dieciocho o veinte brazas con buen tenedero. Tendreis cuidado de tener siempre gente dentro de la nao, y las velas metidas, porque este puerto es ruín por ser travesía de leste-ueste; y si os diere algún viento de estos forzosos, largareis las amarras por la mano, aboyando los cables, y os hareis a la vela, y reparareis fuera lo mejor que pudiereis hasta que pase el tiempo y podais volver al mismo puerto. Pero si por alguna variación y fuerza de corriente o brisa, desgarrareis, ireis de la banda del sudueste de la isla por las calmas de ella a un puerto que llaman Adexe, que está de la banda del sudueste: es puerto pequeño y de abrigo, donde podreis acabar de cargar y apretaros.

Si de la punta de Naga quisieréis ir al puerto de Garachico, por la parte del norte de la isla de Tenerife, bien podeis llegaros a tierra sin miedo ninguno, porque es tierra limpia. Y como fuereis tanto avante con el puerto de Garachico, le conoceréis en que tiene a la mar como un tiro de arcabuz, un islote que llaman el Roque, y dejándole de la parte de leste, luego vereis el puerto abierto, que es como una herradura de caballo. Entrareis dentro y

dareis fondo en seis brazas: es ruín puerto y ruín surgidero de piedra; y teneis necesidad de dos anclas, la una por la popa y las dos por la proa. Y estareis con cuidado porque el viento norte y norueste es travesía y mete mucho mar, y primero viene el mar que es viento. En viendo venir la mar, procurareis salir por fuera aunque sea con remolque por la proa, porque si no lo hicierais, correreis mucho riesgo de perderos dentro. En saliendo fuera reparareis lo mejor que pudierais; pero si fuese tiempo de invierno, entrareis dentro y dareis fondo al socaire del Roque de la parte del ueste, y allí podeis tomar la carga.

*Isla de la Gomera*

Si desde Garachico quisierais ir a la isla de la Gomera, ireis prolongando la isla de Tenerife hasta la punta de Tene, y luego vereis la Gomera, que está en altura de 27'5°. En viéndola os llegareis a ella por la parte de leste con aviso de que una legua antes que llegueis al puerto, deis resguardo a la tierra por razón de un bajo, que está antes de llegar al puerto. Y luego que viereis una ermita, que está sobre una peña junto al puerto, que la llaman Nuestra Señora del Buen Paso, que luego la vereis blanquear, y en estando tanto avante con ella, os podeis llegar a tierra cuanto un tiro de piedra, porque en esta isla hay muchas refriegas de viento, que vienen por encima de la isla; y así llevareis las velas reparadas y las escotas de sotavento en la mano, porque no quebreis en algún árbol. Y en descubriendo el pueblo, dareis fondo en dieciocho o veinte brazas enfrente de la calle principal.

*Isla de La Palma*

Si de la punta de Naga de la isla de Tenerife, quisierais ir a la isla de La Palma, mandareis gobernar a la vuelta de ueste quarta del norueste, y por esta derrota dareis en el puerto de la isla de La Palma, que está en altura de 28'5° largos. Sus señas son, que de la parte de leste, se muestra ser isla alta, redonda, y en el medio de ella tiene una quebrada, y al canto de esta quebrada de la parte del norte, está el puerto. Podreis entrar dentro y surgir en diez u once brazas; y cuanto más en tierra, estareis más a placer, por causa de las refriegas del viento que llaman de la cardereta. Tendreis dos anclas a la mar, y otra por popa, porque es ruín viento.

*Manuscritos de América. Sg. 7119. Biblioteca Nacional de Madrid.*

## CONCLUSIONES

Durante la Edad Media, la imagen del Atlántico se correspondió con la de un mar tenebroso y misterioso, donde se encontraban el Paraíso terrenal e islas desconocidas y fabulosas, como la de San Brandan, Siete Ciudades, Antilina, Brasil y otras más, las cuales se hallaban dibujadas desde hacía largo tiempo en legendarios mapas. No fue hasta ya entrado el siglo XIII, cuando se comenzó a explorar por marinos italianos, catalanes y mallorquines, quienes según anteriormente se dijo, llegaron a Canarias por afanes de tráfico o de conquista. Estas expediciones, a finales del siglo XIV y comienzos del XV, pusieron de manifiesto en cartas y portulanos la verdadera forma de la Península ibérica y su contorno, que hasta entonces había sido muy irreal en los mapas medievales y árabes.

Sin embargo, el máximo auge de la era atlántica se debió a Portugal; sobre todo bajo el influjo del infante D. Enrique el Navegante y su escuela de Sagres, en la primera mitad del siglo XV, donde al reunirse marinos expertos, cosmógrafos, cartógrafos y mercaderes, convirtieron a aquel país en el pionero de las expansiones marítimas; apareciendo allí consecuentemente la navegación de altura, sin duda imprescindible antecedente del descubrimiento de América, junto con la construcción de la carabela. De esta forma, fueron portugueses los que trazaron las primeras derrotas por el oeste y hacia el sur, con pleno conocimiento de los vientos, las corrientes, las zonas de fácil navegación: por ejemplo las de los alíseos en Canarias, de lo que seguramente se enteraría Colón durante su estancia en Lisboa; y las de aguas difíciles, como el golfo de Guinea, región de calmas tropicales.

Por todo lo anterior, es obvio decir que los dos rumbos marinos o derrotas, aquí expuestos, se convierten en aportes muy importantes para el estudio de la navegación que se realizaba, no sólo a Canarias, sino también al recién descubierto continente americano, en los siglos XVI y XVII.

La primera derrota, firmada por el piloto Isidro de la Puebla, resulta básica por estar realizada en el año de 1578, fecha todavía muy temprana con respecto a los descubrimientos atlánticos. Pese a ello, posee exactitud en la descripción de los lugares y la posición de las islas, dada por la altura de los grados, según mediciones con el astrolabio marino. La segunda, trazada veintinueve años después, además de ratificar los datos de la precedente, es mucho más minuciosa en el relato de los accidentes geográficos; y tiene el gran valor de haber transmitido

los conocimientos náuticos de los portugueses en esta ruta. Seguramente, ambas se utilizaron en toda la época colonial, o por lo menos durante las décadas del XVI y del XVII, en las navegaciones a Canarias y América, como se desprende de la introducción hecha en la segunda derrota por el dominico Ignacio Muñoz.

## BIBLIOGRAFÍA

- CASAS, Bartolomé de las (1989): *Brevísima relación de la destrucción de África*. Estudio preliminar, edición y notas de Isacio Pérez Fernández, O. P.
- LE CANARIEN (1980): *Crónicas francesas de la conquista de Canarias*. Introducción y traducción de Alejandro Cionarescu. Aula de Cultura de Tenerife.
- DE LA PUEBLA, Isidro (1587): *Derrotero hecho por el insigne y sabio piloto Isidro de la Puebla*. Manuscritos de América. Sg. 4541. Biblioteca Nacional de Madrid.
- MUÑOZ, Ignacio (1669): *Derroteros de los mares de Marruecos, Canarias, América y Filipinas*. Manuscritos de América. Sg. 7119. Biblioteca Nacional de Madrid.