

Naves y marinos en los comienzos hispánicos de Tenerife

Por María Luisa FABRELLAS

La situación geográfica de Canarias dio lugar a que inmediatamente después de la incorporación a la corona de Castilla de las islas mayores fuese el archipiélago una escala ineludible en la navegación hacia las Indias.

Pero no fue éste el único motivo que confirió importancia a las Canarias en las rutas de navegación españolas del siglo XVI: la industria azucarera, nacida a raíz de la conquista, la necesidad de proveer a las Islas de elementos que favoreciesen la vida de su nueva población y su naciente economía y la urgencia de defenderlas de los ataques de sus enemigos fueron causa de que la navegación adquiriese en ellas, rápidamente, un ritmo agitado.

Para el conocimiento técnico de la navegación de la época en Canarias nos bastaría poseer noticias concretas y definitivas sobre el estado de la construcción naval y la navegación española de finales del XV y principios del XVI; pero las noticias que de ello podemos consultar son frecuentemente confusas y contradictorias.

No aparecen bien definidas las características de la carabela,

que es la clase de embarcación que más frecuentemente navegó por las Canarias, a juzgar por la abundancia con que aparece consignada en documentos de la época. Coinciden todos los que la describen en asegurar que esta embarcación poseía determinadas cualidades que la hacían muy útil por su rapidez y condiciones marineras. Se deduce del mandato hecho por los Reyes Católicos a la villa de Palos, con ocasión del primer viaje de Colón, que era un tipo de embarcación muy usada en el litoral atlántico del sur de España, parecida a las fustas castellanas.

Gibson la describe como «nave de alta proa cuadrada para romper la fuerza de las olas y una elevada popa en disminución gradual con el fin de proporcionar un máximo de espacio de estiba para provisiones y carga».

La carabela primitivamente tenía vela latina, y más tarde se cambió ésta por cuadrada, para adaptarla a las navegaciones por el Atlántico.

Tampoco puede precisarse el tonelaje de la carabela, que variaba entre los 60 y 115 toneles.

Esta falta de precisión ha dado lugar a que se haya querido ver en este término una denominación genérica y no específica. Por lo demás no es extraña esta ausencia de precisión en las noticias, porque la construcción naval de la época estaba regida por normas puramente empíricas, lo que dio lugar a que se dijese que «algunas naos se traçaran para pequeñas y después salieran grandes y otras para grandes salieron pequeñas».

Otro tipo de embarcación más pequeña es el carabelón, de menor tonelaje y velamen más reducido. También se menciona en ocasiones la fusta, pero su nombre es mucho menos frecuente que el de la carabela.

* * *

Al hacer la descripción de la isla de Tenerife, el cronista Abréu y Galindo da a conocer las diferencias de las costas norte y sur en relación con la navegación. «Los puertos del sur —dice el cronista— son más seguros y limpios», indicando de este modo la ausencia en ellos de arrecifes y bajíos; no obstante creemos que la falta de agua de aquella región y su alejamiento de la capital de la isla y de

las zonas de más rica agricultura diera lugar a que sus buenas condiciones naturales no fueran debidamente aprovechadas. Por puerto hay que entender, naturalmente, un simple surgidero o playa apta para desembarcar.

Los puertos de la costa sur más frecuentemente mencionados en los documentos de la época son los de Güimar, Agache, Abona, Los Abrigos y Adeje.

Abréu y Galindo dice de los puertos de la costa norte: «Son puertos abiertos, sin abrigo; muy peligrosas las navegaciones desde setiembre a mayo»; no obstante, hay una notable excepción: el puerto de Garachico, el mejor de la isla por sus condiciones naturales, «es como una herradura, al entrar muy angosto, que no puede entrar más que un navío solo, empero muy hondable, y dentro del puerto es capaz para muchos navíos».

Pero fue el puerto de Santa Cruz el que más protección alcanzó de las autoridades de la época; a su mejora se encaminan los esfuerzos del Adelantado, constituye una preocupación constante para el cabildo y casi desde un principio se dictan disposiciones por las que no puede embarcarse ningún artículo por otro puerto que no sea el «puerto real de Santa Cruz».

Sus condiciones naturales no eran tan excelentes como las de la caleta de Garachico, pero tampoco parece haber carecido de cualidades que justificaran su elección como puerto principal. Las más sobresalientes las enumera Abréu y Galindo cuando dice: «El puerto de Santa Cruz, que está al este y es el más principal, y donde más comercio hay y es más seguro para todos los tiempos, aunque es travesía con este y sudeste, pero habiendo cuidado no tienen los navíos que temer, porque *tiene la salida muy segura*». Unido a esto debe considerarse la proximidad del puerto a la ciudad de San Cristóbal, capital de la isla, como otro motivo poderoso para la designación del puerto de Santa Cruz como «principal», en detrimento del de Garachico.

En el puerto de Santa Cruz se señalan varias caletas llamadas «de los Negros», «de los Caballos» y «de Blas Díaz».

Además del mencionado puerto de Garachico, conocido también por los nombres de «caleta del Ginovés» o de «Cristóbal de Aponte», se señalan en la zona norte los puertos de Taoro, actual

Puerto de la Cruz, la caleta de Fernando de Castro, «abajo del Realejo», la caleta de San Marcos en Icod, las caletas de Dauté y entre éstas las de Gonzalo Yanes y la de Juan Méndez, y, finalmente, la de Santiago.

No obstante sus escasas condiciones y las amonestaciones del cabildo para que se cargue exclusivamente por el puerto de Santa Cruz, es muy frecuente hallar contratos en los que los artículos de exportación de la época se embarcaban en algunas de estas pequeñas caletas.

La preocupación por el puerto de Santa Cruz se manifiesta desde los primeros tiempos. El Adelantado declara en la residencia que le fue hecha por Lope de Sosa, en 1508, que ha abierto pozos en el puerto de Santa Cruz y mejorado las condiciones naturales del mismo. Las ordenanzas de la isla y los acuerdos del cabildo contienen abundantes disposiciones encaminadas al cuidado del puerto: limpieza, medidas sanitarias, fortificación, guardas, vigías y control de los artículos que por él se embarcan.

En realidad hasta el siglo XIX no puede hablarse propiamente de muelle en Santa Cruz; en los primeros tiempos debió de ser un pequeño desembarcadero de madera que señala Torriani en su plano de 1587. Las gestiones solicitando ayuda para su mejoramiento comienzan desde 1520. En esta fecha el cabildo de la isla comisiona a Juan Pérez de Aguirre para que solicite del Emperador «les haga merced en penas de su cámara» para la construcción de un muelle. Pero esta petición, como la hecha en el año siguiente por Francisco de Lugo, no fue atendida.

La isla hubo de remediar esta necesidad por sí sola y seguir utilizando sus rudimentarios muelles.

De sus vicisitudes tenemos las siguientes noticias: en 1551 el muelle fue derribado por una tempestad; en 1552 sufre nuevos desperfectos por el mismo motivo; en 1564 se eleva una petición a Felipe II sobre la necesidad de la construcción del muelle; en 1585 el gobernador Núñez de la Fuente hace una declaración en el mismo sentido; finalmente en 1600 sobreviene la ruina definitiva del primitivo embarcadero. Pero era tan ineludible la edificación de un muelle en el puerto principal, que la isla debió acometer esta empresa penosamente, a lo largo de los reinados de los últimos Austrias, y

lograr su empeño, pues en 1770 don Dámaso de Quesada y Chaves describe el puerto de Santa Cruz «adornado de un buen muelle».

El puerto de La Orotava no alcanza su verdadero desarrollo hasta el siglo XVII; en el siglo XVI funcionaba como puerto el llamado «puerto viejo», emplazado en la desembocadura del barranco de San Felipe. Pero el puerto de Taoro, que recogía toda la carga del productivo valle, no pudo pasar desapercibido a las autoridades de la Isla, y existe un acuerdo del cabildo de 1507 que dice así: «Por cuanto esta isla es pobre y no tiene propios ningunos para las cosas que convengan al pro común de la república e poque les parecia que en el puerto del Araotava se puede hacer un muelle para cargar y descargar las mercaderías que se cargaren e descargaren, que apropiaban e apropiaron para renta de los propios de esta isla el dicho muelle e casa que se ha de hacer en el dicho puerto del Araotava ... e pidieron que las penas que se echaron para los propios desta isla que las echen y apliquen para el dicho muelle e casa ...».

* * *

Ya hemos mencionado la importancia de Canarias en la ruta de las Indias. Los navíos se abastecían de agua y provisiones, entre estas quesos, carnes frescas, trigo y leña. También era frecuente la escala en Canarias para reparar los navíos.

Tocaron aquí los navegantes famosos y las flotas ordinarias que procedían de puertos peninsulares, pero también se registran algunas expediciones a América procedentes de las mismas Islas: tales los que se agregaron en 1535 a la armada de don Pedro de Mendoza para la conquista del Río de La Plata, la expedición organizada por el segundo adelantado, don Pedro de Lugo, con motivo de las capitulaciones que hizo con el Emperador para la conquista de Tierra Firme, y otras más.

Asimismo Canarias fue el punto de partida de expediciones a la Berbería, de la que incluimos al final algunos documentos relativos al flete de navíos.

Coincidiendo con la importancia que la navegación adquirió en Canarias, no es extraño hallar indicios ciertos de construcción de buques en Tenerife. Las referencias a este tema son muy frecuentes, aunque, desgraciadamente, no muy completas.

En los documentos notariales hemos podido recoger datos como los siguientes:

Juan Fernández de Peralta dice que ha tratado ciertos pleitos con el Adelantado en los que éste fue condenado en cierta cantidad de reales y trigo que debía por carne que Peralta había dado a la gente de lcode y a la que hace la nao...». — Sebastián Páez, fol. 703, r. 20-VIII-1512.

En otro documento, de fecha 7 de enero de 1507, S. Páez, n.º 2, se menciona a Cristóbal Martín, *maestro de hacer naves*.

En 1507 aparece consignado en dos ocasiones el nombre de Herrán Rodríguez, y de oficio carenero.

En los acuerdos del cabildo se hallan las siguientes menciones:

En 28 de marzo de 1511, Francisco López, calafate, pide licencia para cortar madera para hacer un carabelón. Se le concede con tal que no corte más de la necesaria y no saque el carabelón para venderlo fuera de la isla. García Páez, en la misma fecha, sale por fiador de Fcº López en el sentido de que hace el carabelón para servir a esta isla y que en el caso contrario G. Páez pagará su valor para los propios.

En 27 de junio de 1511 Alonso Márquez, maestre de la carabela Bermeja, dice que necesita dos palos para gemelgas y el mástel, cuatro tablas para talabordes, etc...

En 30 de octubre de 1511 Pedro Martín, maestre, dice que para reparar su carabela que la maltrató el mar se le permita cortar madera para tres corvatonos, tres esteminaras, cuatro barraganetes, y para el alamar docena y media de tablillas de haya, aceviño o laurel. Mandan que se le dé, pues *la carabela se ha de adobar en la isla*.

En 9 de setiembre de 1513 ... se platicó sobre *la nao que se hizo en la caleta de San Marcos*, que fue pedido por el mayordomo se embargase sobre razón de la corta de madera, para que se pagase el derecho y lo demás, sobre lo cual se dio el mandamiento y anda el mayordomo con Tomás Mallarte y Nujara, maestre, y movidos por ciertas causas dijeron que para que Nujara y Mallarte estén a justicia sobre esta razón, den fianzas...

Unidos a estos datos, no muy explícitos, pero ciertos, de la existencia en Tenerife de construcciones navales a principios del siglo XVI, están los que suministra la residencia de Lope de Sosa de 1508.

Uno de los testigos en su declaración dice que «él [Rodrigo

Álvarez] y sus hermanos hicieron una nao en esta isla y para botarla a la mar fueron muy favorecidos y ayudados por el Adelantado con gente y dádivas».

Podemos recoger en los mismos documentos una serie de noticias interesantes sobre el navío «Santelmo», propiedad del Adelantado. El navío, según declaración del testigo Alonso de Alcaraz, era propiedad del Sr. Adelantado y fue hecho en esta isla; el propio testigo lo ayudó a echar al agua. Fue nombrado maestre del mismo Rodrigo de Santelmo y fiador de éste Gonzalo Rodríguez. El Adelantado llevó su navío en la expedición dirigida a Berbería en 1502; el maestre no obedeció las órdenes del Adelantado de esperar frente a la costa para auxiliarles en caso de una retirada precipitada; cuando ésta tuvo lugar Santelmo alzó las velas y no esperó, lo que le valió el enojo del Adelantado. Por el aval de Gonzalo Rodríguez, don Alonso de Lugo no retiró el mando de su navío a Santelmo y le permitió hacer un viaje a Castilla con la condición de que no pasase el estrecho; de nuevo el maestre se desentendió de las órdenes que le habían sido dadas y un testigo de la residencia dice que fue visto en el Mediterráneo, primero en Mesina y más tarde en Rodas, y que posteriormente se pierde su rastro porque «le habían tomado los turcos».

Complemento de estos breves apuntes sobre la navegación en Canarias en sus comienzos es la actividad pesquera. La importancia de este artículo alimenticio hace que se le mencione frecuentemente en documentos. Los acuerdos del cabildo regulan la venta del pescado, fijan precios, exigen que se transporte en banastas y no en serones, para que esté en buenas condiciones, etc.

EXTRACTOS DE DOCUMENTOS

Antón González Najara y Pero Glez. Najara, su hijo, Bartolomé Benítez, Cristóbal Daponte y Tomás Justiniano, vecinos, se conciertan de la siguiente manera: los dos primeros se obligan a armar un navío que tienen en Santa Cruz, llamado «San Ginés» y partir a Río de Oro y pescar todo el «peixe lical» que pudieren matar, salarlo y ataviarlo lo mejor que pudieren y traerlo para entregarlo a los sudichos en los puertos de Santa Cruz, Garachico y Araotava, por precio de tres reales y medio cada «peixe» ... —S. Páez, n° 2. 18 de enero de 1507, fol. 259v.

Gregorio Gallego, estante, se obliga a ir con Francisco de Sepúlveda, vecino, a la isla de Cabo Verde en el navío que se llama «Santa Catalina» del dicho Sepúlveda; le servirá en el *oficio de marinero*, ayudando con su industria y fuerza a navegar el dicho navío. El salario será de 900 maravedís de moneda portuguesa o castellana. Sepúlveda le dará de comer y beber y si cayera malo en el navío le pagará su soldada.—Antón de Vallejo, n.º 605. 3 de setiembre de 510, fol. 1397r.

Juan de Salamanca, estante, maestro del navío «La Madalena», fleta su carabela al Adelantado para que la pueda *cargar de pan, trigo, cebada u otras cosas y la lleve a Castilla*, a los puertos de Cádiz, Sanlúcar, Puerto de Santa Maria o el río de Saltes.—Antón de Vallejo, n.º 11. 5 de junio de 1506, fol. 92r.

Don Hernando de Lugo fleta a Toribio de Baños, maestre de su navío «La Trinidad», el dicho navío para llevarlo a *Berberia a saltar tierra de moros*, por precio de 12.000 mrs. cada mes y obligándose H. de Lugo a pagar un piloto. Don Hernando presenta por su fiador a Diego de San Martín. El maestre se obliga a llevar su navío bien amarinado y estanco de quilla y costado.—Hernán Guerra, n.º 15. 27 de marzo de 1510.

Antonio Quintero, vecino de la villa de Palos, maestre de la nave llamada Santa María estante, vende a la Justicia, Regimiento de esta isla y a Juan Pérez de Çorroça, mayordomo de la isla, una lombarda de hierro gruesa, con dos cámaras y con su carretón y cureña, «con las pelotas que hubiere della». El precio es de 24 ducados de oro y A. Quintero se obliga a entregarla en Gran Canaria a Jácome Dinarte y Francisco Mirón. Esta lombarda está a la sazón en una nave de las que salieron de Gran Canaria de armada contra los franceses. En cuanto regrese de la dicha armada será entregada a prueba de cura o a contentamiento de los dichos Dinarte y Mirón, y será pagada entonces.—Antón de Vallejo, n.º 606. 16 de junio de 1513.

Existe un acuerdo del Cabildo de fecha 8 de julio de 1513 que dice: Se compró, por acuerdo, una lombarda de Antón Quintero, maestre, por 24 ducados, para guarda del puerto real. Pagó Jácome Dinarte.

APÉNDICE

NOMBRES DE MARINOS, PESCADORES Y NAVÍOS RESEÑADOS EN DOCUMENTOS NOTARIALES ENTRE 1506 Y 1513.

Blas Afonso, maestre de su carabela «Santa María del Rosal», en 6-IX-1513.

Blas Afón, marinero.

Fernand Alonso, maestre de su navío, en 30-VII-1506.

Rodrigo Alonso, gallego, compra una carabela redonda llamada «Santa Catalina», en 20-VI-1510.

- Pedro Antón, maestre, en 5-III-1511.
 Toribio de Baños o Abaño, maestre de la carabela «La Trinidad», en 25-III-1513.
 Alonso Bermejo, de Huelva, piloto del navío de Gonzalo Rodríguez de Daute, en 29-II-1508.
- Juan Carreño, maestre de la carabela «Santa María la Bella», 6-II-1511.
 Sebastián de Cales, maestre de su carabela.
 Rodrigo de Cates(?), maestre de su carabela, 15-IX-1512.
 Juan Díaz de Amboto, maestre del navío de Gonzalo Rguez. de Daute.
 Rodrigo Dorantes, maestre de su carabela «Santa Catalina», 6-I-1510.
 Juan Durango, vº de Moguer, maestre del navío «San Juan», 3-VI-1506.
 Luis de Évora, portugués, pescador de nasas, 12-IX-1511.
 Juan de Fina, genovés, maestre del navío «Santa Cruz», 30-X-1513.
 Diego García, barquero, 1506.
 Juan García, maestre de su carabela, 29-IV-1512.
 Simón García, maestre de su nao, 17-III-1507.
 Luis González, maestre, vº del Puerto de Sta. María, vende su carabela llamada la «Nuçjada» [sic], en 23-VII-1512.
 Antón González Nájara tiene un navío llamado «San Ginés», 18-I-1507.
 Rodrigo de Grajeda, maestre de su navío, 30-VIII-1506.
 Ruy Gutiérrez, maestre de su carabela, en 3-X-1512.
 Pedro de Herrera fleta su carabela para ir a Berbería a don Pedro de Lugo. Testamento de 20-IV-1510.
 Ledesma, pescador, 10-III-1511.
 Diego López, maestre de su carabela «Santiago», 15-V-1510.
 Hernán López, portugués, vº de Lagos, maestre de su carabela «Santa María de Gracia», 2-IX-1506.
 Gonzalo Luis, portugués, pescador, 1510-12.
 Pedro de la Marina, maestre, estante, 21-VII-1511.
 Diego Martín, vº de Palos, maestre de su carabela «Santiago».
 Antonio Martínez, maestre de su navío. 15-IV-1507.
 Alonso de Morales de Sarto, difunto en 11-XI-1507, poseía una carabela llamada «Santa Cruz», de la que era contramaestre Rodrigo Dorantes, quien más tarde fue proveído maestre de la misma.
 Diego de Morales, maestre que era del navío «San Telmo», 14-II-1508.
 Martín Núñez, maestre de su carabela «Santa Cruz», en 31-VII-1513.
 Pedro de Ortega, vº de Sevilla, maestre de su navío «San Cristóbal», en septiembre de 1506.
 Diego Ortiz, patrón, en 11-VII-1510.
 Pedrianis, pescador, en 7-II-1511.
 Luis Pérez, portugués, hipoteca un barco de pescar en 7-IX-1513.
 Juan del Puerto, piloto, en 10-VII-1510.
 Antonio Quintero, vº de Palos, maestre de la nave «Santa María», en 16-VI-1513.
 Juan Quintero, vº de Palos, maestre de la carabela «La Polida», 1511.
 Cristóbal Rodríguez, marinero del navío de Juan de Fina, en 30-X-1513.

Francisco Rodríguez el Çarco, v° de Sevilla en Triana, 4-II-1512.

Juan Rodríguez, portugués, maestre de su carabela «Santa María de Nazaret», en 30-V-1513.

Juan Rodríguez Canero, maestre de su carabela llamada «Santo Andrés», en 8-XI-1513.

Niculás Rodríguez, marinero, 30-X-1512.

Juan de Salamanca, maestre del navío «La Madalena», 5-V-1506.

Marcos Salvago, maestre de su propio navío llamado «Santa Cruz» en 2-IV-1509.

Martín Sánchez, marinero, en marzo de 1513.

Francisco de Sepúlveda, maestre del navío «Santa Catalina», 3-IX-1510.

Juan de Úbeda, maestre de su carabela «Santa María de Gracia», 15-VII.

Jorge Váez, portugués, maestre de su carabela «San Blas», 15-VII-1510.

Esteban Yanis, v° de Lisboa, maestre de la carabela «La Concepción», en 6-IX-1510.

Esteban Yanes, maestre de su carabela «San Sebastián, pies de plata», en 6-VII-1510.