

HISTORIA

1.- COLONIZACIÓN

2.- EMIGRACIÓN

3.- PIRATERÍA

- 3.1.- Piratería berberisca
- 3.2.- Piratería inglesa
- 3.3.- Piratería francesa
- 3.4.- Corsarios y Piratas tinerfeños
 - 3.4.1.- Amaro Pargo
 - 3.4.2.- Cabeza de Perro
 - 3.4.3.- Los hermanos Silva

4.- GESTAS HISTÓRICAS TINERFEÑAS

- 4.1.- Derrota de Blake
- 4.2.- Fracaso de Jennings
- 4.3.- Nelson, el manco de Tenerife

5.- CURIOSIDADES

- 5.1.- Tenerife en la vuelta al mundo de Magallanes-Elcano
- 5.2.- La singular estadía de un barco-prisión
- 5.3.- Puerto de Santa Cruz, tiempos históricos



1.- COLONIZACIÓN

A partir de la conquista del archipiélago Canario, Santa Cruz fue el lugar donde las flotas que iban a establecer la autoridad de la Corona española en el Nuevo Mundo, recalaban para abastecerse de agua, alimentos frescos, animales vivos, pescado, carne salada, frutas, quesos, leña, etc.

Con el fin de aumentar el número de españoles en estas deshabitadas tierras, el Rey Carlos II estableció, en 1668, el denominado **Tributo de Sangre**.

Esta Real Cédula concedía a los Canarios el privilegio exclusivo del comercio con los pueblos indígenas a cambio de un alto precio, por cada 100 toneladas de vino que se exportara hacia América, 50 familias eran obligadas a abandonar la isla con el mismo destino que la mercancía enviada. Los documentos indican que en solo 20 años (1719-1738) embarcaron 2.517 tinerfeños.

Como el transporte de personas no era un negocio muy lucrativo para los comerciantes, estos optaron por pagar una indemnización de 50 reales de vellón por tonelada de mercancías a cambio de no llevar pobladores.

Las principales expediciones que pasaron por este Puerto tuvieron lugar en:

- 1502, fondean 31 navíos con 2.500 hombres, al mando de **Nicolás de Ovando**, que iban con destino a La Española. Debido a la cantidad de isleños que se enrolaron fue preciso comprar otro barco.
- 1519, **Magallanes** y **Elcano** salen del puerto de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) con la finalidad de hallar un paso que uniera el Atlántico con el Pacífico y llegar a las islas Molucas, productoras de especias, tan buscadas en aquella época.

En el puerto de Santa Cruz permanecieron tres días para avituallarse; luego continuaron viaje hacia El Médano para recoger pez, sustancia resinosa que se utilizaba para calafatear las naos y desde allí, comenzaron la travesía oceánica que les llevaría, después de tres años, a ser los primeros en dar la vuelta al mundo.

- 1530, **Diego de Ordáz** fue el primer europeo que remontó el río Orinoco, llegando hasta la confluencia del río Meta; donde la fiebre del oro hizo que la mayoría de la tropa desertara y desapareciera en la selva del Río.

La flotilla, compuesta por una nao y tres carabelas, salió con 500 hombres de San Lucas de Barrameda; al llegar a Santa Cruz se le unieron los hermanos Silva (ver piratas tinerfeños) con 200 aventureros, un galeón y una carabela. Cuando Diego de Ordáz regresaba a España (1532) fue envenenado y su cadáver arrojado al mar.

- 1535, **Pedro de Mendoza** se hizo a la mar con 15 barcos, tres de ellos armados en Santa Cruz con 800 hombres (tres compañías de soldados). En su recorrido por el río de la Plata sufrieron muchas calamidades hasta llegar a conquistar Santa María del Buen Aire (Buenos Aires). Nuestros paisanos fundaron la ciudad de Tenerife, en Colombia, y el capitán lagunero Pedro Benítez de Lugo instituyó la ciudad de Asunción en Paraguay.
- 1536, la Corona solicitó al segundo Adelantado de la Isla, **Pedro Fernández de Lugo**, que organizara un viaje con destino a Puerto Rico. La expedición, compuesta por 26 naves y 1.500 hombres, conquistó la ciudad de Santa Marta (Colombia). Este grupo de isleños ayudó a **Jiménez de Quesada** a entrar en el río Magdalena y la Sabana de Bogotá.
- 1563, **Francisco de Orellana** pasó por nuestro Puerto con 15 navíos cuando iba a descubrir el río Amazonas.
- 1565, **Pedro Menéndez de Avilés**, en su camino hacia Florida para expulsar a los franceses, de los



11 navíos y 1.500 hombres que llevaba se le unieron 1.000 tinerfeños que serían los fundadores de la ciudad de San Agustín.

- 1684, **Ignacio Pérez Caro** llevó a La Española una expedición de 97 familias tinerfeñas (543 personas) para dedicarse al cultivo de los productos agrícolas para el abastecimiento de la capital (Santo Domingo). Nuestros paisanos fundaron la colonia de San Carlos de Tenerife y levantaron un templo dedicado a la virgen de Candelaria.
- 1726, dos expediciones tinerfeñas, de 25 y 30 familias, dirigidas por **Bruno Mauricio de Zabala**, instituyeron la ciudad de Montevideo cuyo primer alcalde fue José de Vera Perdomo, natural de Taganana, Santa Cruz de Tenerife.
- 1741, 56 vecinos de Tenerife fundaron la ciudad de San Antonio de Texas, formaron el Cabildo y recibieron el título de hijosdalgo. Algunos de sus descendientes murieron defendiendo el célebre sitio del Álamo.
- Entre 1740 y 1765, embarcaron 984 familias canarias, enrolados como milicias-colonos, es decir, dándole alimentos para la travesía, tierras, ganado y semillas, así como dinero y ornamentos para el culto.
- Entre 1777 y 1783, salieron 4.312 canarios, enviados por el Rey Carlos V, al objeto de poblar La Luisiana y frenar la creciente influencia francesa en el territorio. De ellos, 2.000 colonos, se dirigieron a Nueva Orleans, al mando de Matías Gálvez, un malagueño asentado en Tenerife, y fundaron Barataria, Galvezton, San Bernardo y Valenzuela. Matías Gálvez llegó a ser Virrey de México.

En San Bernardo, núcleo originario en el que se asentaron nuestros antepasados, de sus 90.000 habitantes, el 60 por ciento tiene raíces isleñas.



Réplica de la Carabela *Santa María* en S/C de Tenerife.
V Centenario del descubrimiento de América.



2.- EMIGRACIÓN

El paso obligado de las flotas que recalaban en Santa Cruz para avituallarse, reparar averías o completar cargas, impregnaron en nuestros antepasados el espíritu de aventura que se respiraba en el Puerto, incitándolos a enrolarse en los navíos en busca de mejor fortuna.

Desde el s.XVI, las islas fueron una fuente inagotable de emigrantes que se embarcaron en la aventura del Nuevo Mundo, bien como soldados, colonos, fundadores de ciudades o conquistadores. Santa Cruz fue puerto de migraciones externas, hacia América, e internas de los habitantes de El Hierro, Lanzarote y Fuerteventura, dada la acuciante hambre impuesta por las prolongadas sequías.

En las dos últimas décadas del s.XIX, mientras se encontraba algún cultivo de recambio para la cochinilla (crisis de la grana) y se buscaba una entrada de remesas para nuestra pobre economía, el Gobierno potenció los movimientos migratorios a través del indiano que retornaba haciendo una atractiva propaganda de las excelencias del "dorado" americano.

Por lo tanto, el Puerto sería la válvula de escape de la miseria que se respiraba en las Islas y del constante crecimiento demográfico que doblaba la media nacional.

El hecho diferencial canario volvió a ser determinante en el momento de elegir los puntos de emigración. Cuba y Venezuela serían los países escogidos, pues era donde los nexos históricos se encontraban más enraizados, siendo la navegación a vapor un factor importante para este tipo de viajes.

Finalizada la Guerra Civil española y a consecuencia de la mala situación económica, social y política por la que atravesaban las Islas, se produjo una gran salida de tinerfeños hacia Venezuela, acogiéndose a la esperanza de una tierra que, al impulso del desarrollo de la economía petrolera, experimentaba un progreso económico notable.

En los alrededores de los muelles, agentes y comisionistas actuaban en el tráfico humano transoceánico, llegando a constituir un lucrativo negocio; pues los enganchadores, abusando de la credibilidad de la sencilla gente tinerfeña, les pintaban la felicidad al otro lado del océano y les preparaban los papeles (credenciales o comendaticias).

Como la emigración legal ponía inmensas trabas dado que para la concesión del visado de entrada era imprescindible la carta de llamada (contrato de trabajo) y un certificado de divisas, se abrió la puerta de la **emigración clandestina**, asumiendo todos los riesgos que la misma implicaba.

Las expediciones de los veleros furtivos -barcos fantasmas- se realizaba en pequeños pesqueros habilitados para el viaje trasatlántico. Noventa viajes se le contabilizaron a *El Arroyo*, *La Carlota*, *El Nuevo Teide*,..., que con capacidad para 50 personas, llegaron a transportar hasta 285 pasajeros. En la mayoría de los casos el amontonamiento a bordo superaba la capacidad del navío, por lo que para duplicar la cabida, se dividía la bodega en dos pisos impidiendo ponerse de pie a los pasajeros. La incompetencia de la tripulación, la duración de la singladura, la escasez de alimentos y la falta de agua, ocasionaron más de una muerte durante la travesía.

El gran número de viajes frustrados obligaría al Gobierno a legalizar la emigración en 1950. Los canarios habían conseguido, por fin, lo que tanto ansiaban: justicia y trabajo en la Octava Isla. A partir de este momento y durante veinte años ininterrumpidos, partieron para América más de 100.000 tinerfeños.

De nuestro puerto salían con periodicidad los famosos trasatlánticos de la emigración, copando más del 50 por ciento del tráfico portuario de la época: *Begoña*, *Montserrat*, *Irpinia*, *Satrustegui*, *Surriento*, *Marqués de Comillas*, *Virginia de Churruca*, los gemelos *Vera Cruz* y *Santa María*,...; este último, con 650 pasajeros y 350 tripulantes a bordo, viviría (22/01/61) en el trayecto La Guaira-Santa Cruz de Tenerife, el primer caso de piratería marítima por parte del Directorio Revolucionario Ibérico de Liberación (DRIL), al mando del pirata Galvão que se saldó con la muerte del tercer oficial y tres marineros heridos.

Los refugiados políticos, los jóvenes con ansia de aventura, así como el hambre que se padecía en la isla, crearían, en la primera mitad del s.XX, una nueva figura en la navegación: **el polizón**.



3.- PIRATERÍA

Tras el descubrimiento y colonización de América, los barcos que regresaban a España, cargados de tesoros y especies, hacían escala en el Puerto y Plaza de Santa Cruz para estar protegidos por los cañones de los Castillos y Baterías.

Por ello, las Islas despertaron el interés de piratas y bucaneros de todos los puntos y procedencias: portugueses y holandeses que buscaban participar en el rico comercio de las especies; franceses e ingleses que andaban a la caza de los galeones de Indias y aspiraban a adquirir nuevos establecimientos en el continente americano; argelinos y berberiscos, de innata piratería, que soñaban con vengar derrotas, cayendo por sorpresa sobre las más indefensas tierras insulares.

Para evitar que los piratas continuaran robando en las poblaciones costeras, el Cabildo acordó, el 18 de abril de 1506, "que el puerto y la isla comenzaran a ser guardados de sorpresas mediante un sistema permanente de velas o guardas (**Vigías**). Estos se situaron desde Roque Bermejo a la parte de Anaga y los sobre-guardas en el puerto de los Caballos de Santa Cruz, los cuales se avisarán por sus hornos y ganarán mil maravedies cada uno".

Los primeros Vigías se resguardaban del viento y la lluvia en muros de piedra seca, llamados chozos o goros. Para señalar que estaban en su puesto, mantenían con carácter permanente un "fuego de obligación". Cuando descubrían el navío en el horizonte, lo comunicaban al castillo de San Cristóbal con tantas hogueras como barcos vislumbraban. A partir de este aviso se tocaba a rebato, hecho que se traducía en una movilización instantánea de la población armada en el momento de la emergencia.

El nuevo plan de señales establecido en 1852 dotó, tanto al vigía de Anaga como al castillo de San Cristóbal, de un surtido de palos asta-bandera, banderas, drizas, antejojo y demás utensilios propios de este servicio.

Los vigías de las atalayas de Anaga estuvieron en su puesto hasta 1886, año en que la empresa Hamilton instaló el primer telégrafo óptico en Igueste de San Andrés; el cual, en 1891, dejaría de utilizarse al ponerse en funcionamiento un semáforo propiedad del Estado.

3.1.- Piratería berberisca

Los esclavos guanches fueron puestos en libertad por Real Orden de 1506; por ello, ante la crisis de mano de obra en la Isla, comenzaron a salir hacia Berbería varias embarcaciones con el objeto de comprar esclavos negros.

Estas expediciones constituían una actividad comercial a cambio de productos hasta que, en 1528, una Real Cédula quitó a los naturales de Tenerife el derecho de quintos sobre las presas; a partir de ese momento, los hijos y sobrinos del Adelantado, regidores y oficiales, se transformaron en comerciantes de esclavos y comenzaron a realizar las famosas "correrías" o "cabalgadas" en busca de presas por las costas africanas.

Cuando, en 1572, el Rey prohíbe estas incursiones y cierra las puertas al mercado de esclavos magrebí, los moros empiezan a contestar al desafío a que estuvieron sometidos y los canarios se transforman en cazadores cazados. Las represalias empezaron con las expediciones del pirata **Calafat** y del corsario **Dogali** sobre Lanzarote.

En 1634, dos navíos de piratas moros se aproximaron al puerto tinerfeño, salió a su encuentro el capitán Juan de Ayala y enfrentándose a la almiranta enemiga le ocasionó graves pérdidas lo que motivó su huida.

En 1656, un navío con 96 personas a bordo fue capturado por los turcos nada más salir del puerto de Santa Cruz.

En 1676, se dio la circunstancia que dos bajeles de Argel se situaron a la entrada del muelle, fuera del alcance de los cañones de los castillos, reteniendo a todos los barcos que entraban o salían.



3.2.- Piratería inglesa

La piratería inglesa fue el resultado de la dependencia exterior de una nación que llegó tarde al descubrimiento y se encontró con las rutas oceánicas cerradas. Su táctica se basaba en una serie de ataques destinados a suprimir monopolios con el fin de abrir nuevos mercados prohibidos.

Los piratas, corsarios o filibusteros más famosos del Reino Unido fueron Sir John Hawkins y Sir Francis Drake.

John Hawkins, nacido en Plymouth (1532), estuvo por primera vez en Santa Cruz, en 1560, para intercambiar tejidos por el azúcar producida en los ingenios de las familias Soler y Ponte.

Dos años más tarde regresó con una expedición formada por 3 navíos, con el fin de que el heredero de la casa-fuerte de Adeje y regidor del Cabildo tinerfeño, Pedro Ponte y Vergara, le dejara un piloto canario para poder entrar en Guinea.

Desde aquí marchó para Sierra Leona, donde capturó 300 esclavos que, unidos a los 200 y 500 obtenidos en el asalto a dos navíos portugueses, serían intercambiados en Santo Domingo por oro, plata, perlas y cuero. Fue tanto el volumen de la mercancía obtenida que tuvo que adquirir dos embarcaciones que le serían confiscadas en Lisboa y Sevilla.

Su segunda expedición, formada por cuatro navíos, uno de ellos con 24 cañones, propiedad de la reina, llegó al puerto de Adeje (Tenerife), el 8 de noviembre de 1564, para arreglar los mástiles de la nao-capitana y aprovisionarse de víveres. Gracias a su relación con Niculoso de Ponte pudieron desembarcar pero tuvo que huir al enterarse de que en La Laguna había un proceso abierto por sus violentos actos. Como represalia, requisó las capturas a 40 pesqueros españoles y portugueses que se encontraban faenando. Continuó viaje hasta Sierra Leona, donde capturó 400 esclavos que llevaría para Sudamérica con el fin de canjearlos por oro, cuero y aljófar. A su regreso, la reina Isabel I le ordenó caballero y puso la figura de un esclavo negro en la cimera de su escudo.

En su tercer viaje le acompañaba Francis Drake, que por entonces tenía 24 años. Tras pasar por Tenerife y Cabo Verde, capturó varios navíos portugueses cargados de esclavos con los que partiría hacia Río de la Hacha (Colombia) para comerciar con ellos; al serle denegado el permiso, atacó la plaza fuerte que los españoles poseían allí; siendo vencido, en su retirada dejó abandonado a 94 esclavos moribundos.

La cuarta expedición, con 2 barcos de la reina y 4 navíos particulares, llegó a Santa Cruz, el 23 de octubre de 1567. Dada su fama, se dio la orden de tocar a rebato para que los soldados y voluntarios defendieran la Plaza. Durante los 5 días que la flota permaneció fondeada, el pirata recibió la visita de numerosos amigos con los que hizo toda clase de negocios. Al zarpar ordenó disparar contra la ciudad por considerar que la población había tenido una actitud hostil hacia su persona.

Desde aquí continuó viaje hacia Senegal, donde fue rechazado por los nativos; en su camino asaltó varios navíos franceses, arrebatándoles 150 esclavos. En Sierra Leona apoyó a un reyezuelo indígena en una batalla por lo que obtuvo todos los prisioneros, 330 nuevos esclavos; luego, asaltó una flota portuguesa y partió hacia América con las bodegas llenas de prisioneros.

Cuando llegó a Río de la Hacha, bloqueó el puerto e incendió parte de la ciudad. Sus habitantes, para evitar que la quemara del todo, le dieron 4.000 pesos y el permiso para comerciar con los esclavos a cambio de oro, plata, perlas y provisiones. Al final, como indemnización por los daños, les dejó los 75 esclavos que peor estado físico presentaban.



Para poder entrar en el puerto de Veracruz, como si fuera la flota de Nueva España que estaban esperando, capturó 3 navíos mercantes españoles en el golfo de Campeche y los situó delante de los siete de su flota. Cuando llegaron los 13 galeones españoles que formaban la citada flota se entabló una batalla con las naves inglesas de la que Hawkins y Drake tuvieron que huir.

En 1573, la reina le nombró tesorero real y le encargó reorganizar la marina inglesa. En 1588, luchó contra la Armada Invencible española como Almirante de la flota británica.

Francis Drake (Sir Francis), nacido en 1545, había estado en Tenerife en la tercera y cuarta expedición de Hawkins.



En su primera aventura en solitario, realizada en 1570, apresó dos navíos españoles en el puerto de Nombre de Dios (Panamá) repletos de plata.

En su segundo viaje logró capturar, en el mismo lugar que el anterior, un convoy con 80 mulas cargadas de oro y plata. A su regreso a Plymouth, el 29 de agosto de 1573, fue proclamado héroe nacional y se ganó el favor de la reina Isabel I.

En su tercera expedición, con 5 navíos, llegó hasta la Patagonia, costeano Brasil; cruzó el estrecho de Magallanes y subió por el pacífico hasta llegar a Valparaíso, ciudad en la que saqueó y capturó un barco cargado de oro en polvo. En Guayaquil obtuvo el mayor botín de su viaje, el galeón español *Nuestra Señora* con 400.000 pesos de oro.

Cuando llegó a Plymouth con esta gran fortuna, el 26 de septiembre de 1580, fue convertido en héroe nacional contra España. La Reina le nombró caballero y almirante de una flota de 21 navíos, 8 pinazas y 2.300 hombres, para que fuera a luchar contra las posesiones españolas en América.

Francis Drake, partió de Plymouth el 25 de septiembre de 1585. El 11 de noviembre se encontraba frente a las costas de Las Palmas pero desistió atacarla al ver las defensas que poseían. Dos días más tarde, 19 navíos se encontraban frente al puerto de Santa Cruz de La Palma y el resto de la flota se había dirigido al puerto de Tazacorte; desde el castillo de San Miguel o del muelle, los 3 cañones de bronce y la culebrina de hierro, dispararon contra la nao almirante, el *Bonaventure*, con tan buena suerte que le dieron de lleno y la hundieron. Los restantes navíos no pudieron hacer nada dado que estaban en el campo de tiro del fuerte. Drake ordenó el desembarco en la playa de las Norias de Bajamar (Breña Baja) pero los cañones de campaña allí situados hundieron a la lancha que iba en la cabecera, matando a sus 6 soldados, mientras que las demás tuvieron que retroceder debido al oleaje.

En la punta de Fuencaliente se volvieron a unir las dos secciones de la flota para dirigirse a San Sebastián de la Gomera, pero aquí tampoco tuvo éxito Drake porque los cañones de la Torre del Conde le hicieron desistir. Continuaría viaje hasta el puerto de La Estaca en el Hierro donde también fracasó al no poder desembarcar.

3.3.- Piratería francesa

En 1552, **Alfonso de Saintoge** entró de noche en la rada tinerfeña con un navío de 300 toneladas; al ser descubierto, los cañones comenzaron a dispararle hasta que el barco se hundió, muriendo el pirata y parte de la tripulación; los supervivientes fueron apresados al alcanzar la orilla.

En 1555. El Vicealmirante **Durand de Villegaignon** tuvo que retirarse con sus tres galeones porque los disparos desde tierra hicieron que la nave almiranta perdiera su arboladura.

Al año siguiente vino **Legendre**, sobrino de Villegaignon, con el fin de hacer la aguada, al ser recibido de la misma manera que su tío se vengó apresando una barca de pesca y otra cargada de sal con las que continuó rumbo a Brasil.

Tras la guerra de sucesión, los corsarios galos no sólo dejaron de comportarse como tales sino que se convirtieron en aliados, dedicándose con las fragatas *La Mutine* y *La Mouche* a coger prisioneros ingleses en las aguas canarias y traerlos hasta el puerto, donde el Cónsul francés en Santa Cruz, los vendía en pública subasta en la Plaza de la Pila.

Los 110 marineros franceses de la fragata *La Mutine* también participaron heroicamente contra la escuadra del Almirante Nelson el 25 de julio de 1797.



Castillo de Paso Alto. En 1788 tenía 22 cañones y era el segundo en importancia del Puerto y Plaza de Santa Cruz.

3.4.- Corsarios y Piratas tinerfeños

Desde el s.XVI piratas de diversas naciones saqueaban las costas Canarias atacando a los pueblos ribereños para robarles su ganado y raptar a sus habitantes para venderlos como esclavos. Más tarde, el florecimiento del comercio dio lugar a la piratería organizada como actividad lucrativa desvalijando a los buques.

El Rey español Carlos III publicó (1779) una ordenanza por la que aquellas personas que desearan armar sus buques para dedicarse al Corso tenían que retirar en el Ministerio de Marina la patente que los acreditase; para ello tenían que depositar una fianza por la seguridad de su conducta y declarar el tipo de embarcación que utilizaban con su porte, armas, pertrechos y dotación.

Por lo tanto, los corsarios poseían un permiso (Patente de Corso) entregado por los propios gobiernos, con el fin de interceptar, saquear y destruir navíos enemigos en tiempos de guerra, entregando los prisioneros al gobernador de la Plaza del primer puerto que tocaran y quedándose con el barco apresado y su mercancía; además, recibía de la tesorería de Marina una gratificación por los cañones que tuviese, el número de prisioneros, etc...

Sin embargo, los piratas se caracterizaban por robar embarcaciones de forma autónoma y formarles a los prisioneros proceso inmediatamente.

Dada la importante función mercantil que jugaba el puerto de Santa Cruz en el comercio con las Indias y con el fin de responder a la amenaza de los piratas británicos, en 1780, el Conde de Floridablanca invitó a los naturales de Canarias a armar sus buques para perseguir y dañar al enemigo inglés.

3.4.1.- Amaro Pargo

Mateo Amaro Rodríguez-Felipe y Tejera (La Laguna 1678-1747), conocido popularmente por Amaro Pargo, fue un hombre marcado por su trayectoria marítimo-comercial y corsaria.

El sobrenombre de PARGO está relacionado con el pez óseo, con espinas en las aletas, que llegó a cautivar al corsario por su ataques.

Joven de espíritu inquieto se enroló en las galeras reales donde, en medio de un combate, aconsejó a su Capitán una maniobra que dio como resultado el apresamiento de la embarcación rival con toda su carga.

Una vez adquirida una sólida formación marinera como Maestre (capitán), trabajó por su cuenta con la finalidad de atacar a los piratas que frecuentaban la ruta americana.

Fue declarado Caballero Hijodalgo, el 25 de enero de 1725, a cambio de un sustancioso donativo para las arcas reales.

Obtuvo los títulos Real de Nobleza, el 9 de enero de 1727, por lo que creó Mayorazgo y Escudo de Armas, formado por los símbolos de fuerza del guerrero con armadura, puñales y cañones.

También recibió de manos de Rey la institución medieval de "señor de horca y cuchillo" de Punta del Hidalgo.

Falleció a los 69 años de edad, el 4 de octubre de 1747, soltero y sin descendencia, aunque en La Habana tuvo un hijo ilegítimo con Josefa María Valdespino, llamado Manuel, que no pudo traer a Tenerife. Está enterrado en la iglesia parroquial del convento de Santo Domingo de La Laguna. En la lápida figura su escudo de armas y una calavera con dos tibias cruzadas.

Su testamento lo forman valiosos tomos con tapa de piel, ordenados alfabéticamente. En ellos pedía que a su muerte se le ofrecieran misas -más de tres mil- en las distintas iglesias de las que había sido protector; que sus sobrinos no vendieran los bienes heredados, etc... El tomo que contiene la relación del tesoro, marcado con la letra D, compuesto de plata labrada, joyas de oro, perlas y piedras preciosas, ricas telas, cuadros, porcelanas, etc., no está localizado.

Sus actividades económicas estaban conectadas a la carrera de Indias, poseía una gran flota, formada por su buque insignia *El Fortuna* y los barcos *Ave María*, *Ntra. Sra. de Los Remedios*, *El Triunfante*, fabricado en La Palma, *La Santísima Trinidad*, *El Blandón*, etc. Con esta flota llevaba vino y aguardiente tinerfeño para América, cargaba cacao venezolano y tabaco cubano para Génova y regresaba de nuevo a Santa Cruz con tejidos de Italia e Inglaterra.



Armó su barcos en Corso para saquear a los bucaneros, *el Clavel* estaba artillado con 24 cañones. Para controlar a los navíos que venían cargados de tesoros de América, compró viviendas en lugares estratégicos de la Isla para usarlas como puntos de vigía. La casa situada en Machado (El Rosario) tenía una habitación-mirador para observar la dirección que tomaban los barcos piratas. La de Roque Bermejo, llamada "Murruñito del Puerto" por el saliente rocoso que se encontraba en su entrada, era un excelente refugio natural para el anclaje de sus navíos, con abundante agua, víveres y lugar de descanso de las tripulaciones. La casona de Punta del Hidalgo, situada en un promontorio donde la bahía le servía de refugio a sus naves, poseía una cueva de 88 metros de longitud, conectada con la playa, donde guardaba los tesoros substraídos en los asaltos. En dicha cueva apareció el cuadro de San Mateo que hoy se venera en la iglesia de la localidad. La gruta ha sido volada con pólvora en busca del botín.

Con todas las riquezas obtenidas compró: 60 casas en La Laguna, Santa Cruz, Machado (El Rosario), El Socorro (Tegueste), Punta del Hidalgo, etc. Novecientas fanegadas de terrenos con heredades de viñas y trigo. Tributos monetarios y valiosas joyas.

Vivía en una hermosa casona que ocupó el actual nº5 de la calle Real (San Agustín) de La Laguna, donde estaba la bodega, mientras que en la situada en la calle El Tambor (Bencomo), tenía la destilería para fabricar aguardiente.

Su residencia veraniega, la casa de La Miravala, se encontraba frente a la ermita de El Socorro (Tegueste), en el lugar conocido como El Convento.

La vivienda situada en el barrio de Machado, conocida como la Casa del Pirata o hacienda "Torriño", ha sido declarada Bien de Interés Cultural con categoría de Sitio Histórico. En la actualidad se encuentra en la más completa ruina dado que sus muros han sido escudriñados en busca de los objetos de valor que la tradición ha divulgado que se guardaban en ella. Consideramos que debería ser restaurada y convertida en museo donde se expongan todos los objetos relacionados con su dilatada vida.

Nunca olvidaba a los más necesitados; por eso, anualmente, destinaba dinero para los niños expósitos de La Laguna y para los prisioneros pobres de la cárcel Real.

La tradición oral dice que comercializaba con los esclavos, sin embargo, su esclavo de color, Cristóbal Linche, fue enterrado en su sepultura, según dejó escrito en su testamento.



Óleo de Amaro Pargo junto a Sor María de Jesús

Amaro Pargo fue un hombre de profundas ideas religiosas. Mandó construir iglesias, fue benefactor de otras y adquirió el patronazgo de varias capillas. Fundó varias cofradías y era hermano del Santísimo, de Los Remedios y de la Virgen del Rosario. Donó la urna de plata que se utiliza en la procesión del Santo Entierro del Viernes Santo lagunero; en ella dice "Esta urna la mandó hacer el capitán don Amaro Rodríguez Felipe por su devoción este año de 1732"

Uno de los episodios más destacados del Corsario es su vinculación con Sor María de Jesús León Delgado, la Sierva de Dios, la cual compartía clausura con su hermana Sor Juana de San Vicente Ferrer en el convento de Santa Catalina de La Laguna.

Entre Sor María de Jesús y el Corsario existen historias que parecen leyendas: La Monja le dio al Corsario su cilicio cruciforme con pinchos para que lo llevara colgado a su cuello y le sirviera de talismán. Al cilicio, que se conserva como reliquia en el Convento, le falta el brazo que el Corsario arrancó y tiró al mar para que se calmara la tempestad que ponía en peligro las vidas de los que viajaban en el barco.

Tres años después del fallecimiento de la Monja, Amaro Pargo solicitó exhumar el cadáver. Al abrir la caja observaron que su cuerpo estaba entero y flexible, con todo su pelo en la cabeza, su color sonrosado, el paladar y lengua fresco, y que destilaba un líquido que mojaba los nuevos vestidos que le pusieron.

El corsario mandó realizar un lujoso sarcófago para guardar los restos incorruptos de la Monja. Esta obra artesanal, realizada en madera policromada en rojo, azul y pan de oro está ornamentada con orlas que enmarcan cinco composiciones poéticas dedicadas a exaltar las virtudes de Sor María de Jesús.

En sus dos primeros versos puede leerse, de arriba a abajo, el nombre de **AMARO PARGO**.

Aquí yace flor preclara,
María de Jesús pura,
A quién fue esplendor de clara,
Rara en virtud y hermosura,
O en todas las virtudes es rara.

Pare aquí el humano afán
A mirar con luz divina,
Rara ave peregrina,
Girando al cielo Guzmán,
O al trono de Catalina.

El sarcófago se abre cada 15 de febrero para que miles de devotos puedan contemplar y venerar el cuerpo incorrupto de la Monja en el convento de las Catalinas de La Laguna,

3.4.2.- Cabeza de Perro

Ángel García (1830-1900) nació en una vivienda próxima al mar (casa del miedo) de Igueste de San Andrés. En una de las habitaciones existía una trampa disimulada por la que bajaba al sótano, húmedo y oscuro, que comunicaba con la mar y guardaba el bote que lo llevaba o traía del velero que dejaba fondeado en el cercano boquete de Antequera, donde se avituallaba sin ser avistado. La aguada la hacía en el manantial existente en la Cueva del Agua donde era fácil ocultarse y proveerse del preciado líquido.

Apodado "Cabeza de Perro", por su extraña y deforme morfología, solía usar ceñidor y capucha de color negro. Era grueso y rechoncho, tenía la nariz chata, los ojos pequeños y hundidos y la boca larga con los dientes separados.

La mayor parte de su vida transcurre en la isla de Cuba, donde mantiene su centro de operaciones, mientras que sus crímenes y fechorías los realizaba en el Caribe. También actuaba en la costa africana, capturando esclavos negros y apoderándose de los barcos cargados de marfil, maderas nobles, etc. Jamás asaltó barco alguno que navegara por aguas canarias.



En el barrio de San Lázaro de La Habana (Cuba) poseía una espléndida mansión decorada con espejos y lámparas con incrustaciones de oro, aunque su aspecto exterior fuese el de una pastelería que regentaba su hijo Luis.

El edificio era un laberinto donde las habitaciones se comunicaban con puertas secretas y los suelos ocultaban trampas ingeniosas que daban a los sótanos de la muerte donde su fiel servidor, Plácido el Mulato, esperaba a sus víctimas. Los sótanos estaban llenos de arcas con los frutos de las rapiñas (dinero, alhajas, relojes, etc...). En los subterráneos se reunían célebres bandidos para comentar sus acciones filibusteras, los políticos hablaban de revoluciones sociales, etc.

Gracias a sus contactos, sabía cuando los hacendados cubanos o mejicanos tenían que emigrar; momento que aprovechaba para asaltarles y apoderarse de sus grandes fortunas.

La crueldad con la que Cabeza de Perro llevaba a cabo sus acciones llegó a convertirlo en el temor de los navíos que utilizaban las rutas del Caribe pues no respetaba a nadie, ni a mujeres ni a niños, y tenía la costumbre de hundir el barco y matar a los ocupante para no dejar pistas.

El episodio más conocido del pirata fue el asalto que, desde su barco insignia *El Invencible*, efectuó al bergantín *El Audaz*, en su viaje desde La Habana a Nueva York. En la refriega acuchilló a todos los tripulantes y pasajeros, excepto a una mujer, llamada Milagros, y a su hijo de corta edad que se habían escondido; cuando ambos fueron descubiertos, el pirata le arrebató el niño de los brazos y lo arrojó al mar; entonces, los faldequines que lo vestían hicieron que se quedara flotando mientras gritaba "upa mamá, upa mamá". Tras atar a la madre, el pirata mandó hundir el barco y emprendió la retirada.

Afortunadamente la cercanía del velero italiano *Centauro* impidió la muerte de los dos únicos supervivientes de aquella aventura. Cuando Milagros relató su odisea al capitán, éste le mostró el retrato de Cabeza de Perro, reconociéndolo la señora como el autor de aquella matanza.

Aquel episodio transformó la vida del pirata, ya que el llanto y los gritos del niño se le quedaron grabados en su cerebro y no le permitían conciliar el sueño, motivo por el que expresó el deseo de abandonar la piratería e incluso entregarse a la justicia.

Comenzó entonces a frecuentar la iglesia y entabló amistad con un clérigo, también oriundo de Tenerife, quien lo convenció para que regresara a la Isla, tomando el pirata la decisión de volver de nuevo a su antigua casa en donde dedicaría su tiempo a labrar la tierra y por las tardes se sentaría a observar los barcos surcando la mar.

Ataviado de indiano, anteojos de hombre respetable y una cotorra que decía "quiero vivir junto al Teide y ver los barcos pasar", embarcó como pasajero en *El Tritón*. Durante la travesía no salió del camarote y solo al oír el grito de tierra fue cuando subió a la cubierta para contemplar el Teide y su casita de Igueste.

Al llegar al puerto de Santa Cruz de Tenerife, desembarcó totalmente transfigurado ya que llevaba pantalones anchos que terminaban por encima de los tobillos, enseñando unas medias negras, una chupa de grandes faldones, chaleco corto, corbatín alto como de clérigo, sombrero de guano de ala ancha, un paraguas y la jaula con la cotorra. Su llamativo aspecto fue motivo de comentarios jocosos, por parte de las personas que esperaban en tierra, y de burla por un grupo de chiquillos. Cuando intentó defenderse con su paraguas, aquellos palanquines le respondieron tirándole piedras hasta dejarlo maltrecho y herido en el suelo.

Al llegar los guardias para protegerlo lo encontraron intentando defenderse con un cuchillo cuyo mango tenía forma de cabeza de perro, hecho que lo delató y por lo que fue prendido y encarcelado. Todo el tiempo que pasó en el castillo de Paso Alto, a la espera de la resolución de su condena, lo hizo en un mutismo total sin relacionarse con nadie. Sólo se le oía murmurar una extraña frase en la que destacaba "upa mamá". Pasaba las horas sentado en un taburete, fumando y modelando un pequeño barco de madera de tea.

Al conocerse la sentencia de su muerte, nadie quiso perderse el espectáculo de su traslado entre bayonetas desde Paso Alto al cuartel de Infantería, en el barrio de Los Llanos de Santa Cruz de Tenerife.

En los instantes previos a la ejecución pidió que se le diera un habano, donó la maqueta del bergantín a la Virgen del Carmen -actualmente se encuentra en la parroquia de San Telmo- y para demos-



trar su personalidad arrogante hasta el final, apareció con un pañuelo rojo liado en la cabeza. Una vez atado al poste de ejecución, lanzó una mirada y sonrisa irónica mientras recibía los disparos que acabaron con su vida. Otras versiones dicen que fue ahorcado.

3.4.3.- Los hermanos Silva

Gaspar, Juan y Bartolomé González Silva eran hijos del portugués Gonzalo Yáñez (Gonzalínez), rico hacendado de Tenerife ya que fue generosamente datado en la zona de Daute por el Adelantado Alonso Fernández de Lugo.

Los tres hermanos Silva habían realizado, en 1520 y 1527, expediciones de capturas de esclavos a Berbería y el rapto de la carga de un navío portugués en Cabo Verde.

En 1525, cuando Diego de Ordáz, el descubridor del río Orinoco, recaló en la bahía de Santa Cruz y les animó a unirse a su flota, pintándole la fortuna que les esperaba en los territorios que iban a descubrir y conquistar, los hermanos Silva, inducidos por sus espíritus inquietos y aventureros, vendieron sus propiedades, compraron una vieja nao y una carabela, las pertrecharon con armas, municiones y provisiones y enrolaron en ellas a 200 parientes, amigos y mujeres de vida poco honesta para que les acompañaran en esta aventura.

Por esos días arribó al Puerto un precioso galeón, propiedad de un comerciante portugués, que venía cargado con diferentes mercancías para vender en la Isla. Cuando Gaspar comprobó las condiciones marineras del barco fue a visitar al mercader y le expresó sus deseos de apropiarse del barco, de su sobrina, del maestro y de los marineros.

Juan y Bartolomé se pusieron al frente del citado Galeón mientras Gaspar embarcó en la Carabela con su doncella. Al pasar por la isla de Cabo Verde saquearon varias haciendas y se llevaron cuantas cosas de valor encontraron.

El Galeón, dada su mayor envergadura, dejó atrás a la Carabela, y como Gaspar iba disfrutando de la joven portuguesa tampoco puso mucho interés en alcanzarlos.

En el momento que Juan y Bartolomé avistaron Trinidad, se dirigieron a San Miguel de Paría, donde estaba ubicada la fortaleza que servía de base a los conquistadores españoles; a su llegada, Juan de Briones, vecino de la Orotava, y Hernán Sánchez Morillo, natural de Borquillo, fueron a informar de las tropelías cometidas por los hermanos Silva durante la travesía. Diego de Ordáz, que acababa de ser nombrado Caballero de Santiago, montó en cólera y ordenó proceder en justicia contra aquellos delincuentes. Sobre la cubierta del Galeón, Juan y Bartolomé fueron degollados, por ser hidalgos, el maestro portugués fue ejecutado, y los hombres que habían cometido las mayores fechorías fueron condenados a tandas de "cola de gato".

Cuando a los pocos días arribó Gaspar de Silva, el gobernador del fuerte, Martín Yáñez Tafur, no le permitió saltar a tierra, donde probablemente alguien le hubiera informado de la suerte corrida por sus hermanos, sino que le comunicó que Ordáz le esperaba con el grueso de las fuerzas (700 hombres) en las bocas del Orinoco, a donde se dirigió. Al alcanzarlos, y para mostrar su alegría, le saludó disparando salvas e hizo arriar el esquife para ponerse a sus órdenes; cual sería su sorpresa cuando le dijo que su causa ya estaba sentenciada y que sería mandado a degollar. En el momento de la ejecución, el día de San Juan, nadie de la tropa quiso hacer de verdugo; sin embargo, su esclavo, natural de La Gomera, motivado por alguna dádiva o por justo resentimiento lo mató en la cubierta de su barco.

El capitán pirata fue enterrado en un bajío del río Huyaparí, que desde entonces se llama isla Gaspar de Silva.

Su muerte fue muy sentida por Constanza de León, su amante, la cual se arrancó los cabellos como muestras de dolor; sin embargo, Isabel, la doncella portuguesa, se casó con un castellano en río de El Hacha.

El esclavo gomero que lo ejecutó, amaneció ahogado en el Río, probablemente por los seguidores incondicionales del pirata tinerfeño. La mayoría de los expedicionarios murieron en manos de los indios o se extraviaron en la jungla buscando oro.



4.- GESTAS HISTÓRICAS TINERFEÑAS

Las tres cabezas de león que conforman el escudo de Santa Cruz de Tenerife son fruto de las tres derrotas sufridas por los oficiales de la marina británica, Blake, Jennings y Nelson.

4.1.- Derrota de Blake

A finales de 1656 comenzaron a llegar noticias de que una poderosa escuadra, al mando del célebre Robert Blake, interceptaba en Cádiz las ricas flotas que volvían de América hacia los puertos de España, hecho que corroboró un marino inglés capturado en La Gomera.

Una de estas flotas, al mando de Diego de Egues, que permanecía en la rada de Santa Cruz por habersele rendido un palo a la nave capitana, al enterarse de lo que ocurría, retrasó su marcha y aseguró en tierra toda la plata que portaba.

La noche del 29 de abril de 1657 llegó un velero, procedente de Gran Canaria, para avisar que venían más de 36 barcos ingleses con ánimo de sorprender a la flota. Al punto se toca a rebato y al amanecer del día siguiente la escuadra enemiga se encontraba junto a las naves cuya plata venía buscando.

En los castillos de Paso Alto, San Juan y San Cristóbal, así como en las baterías existentes en las desembocaduras de los barrancos y en la muralla que cerraba la ribera, se pertrecharon más de 12.000 hombres que hacían de Santa Cruz una fortaleza inexpugnable.

Diego de Egues luchó con gran valor hasta que los enemigos abordaron sus naves, tomando entonces la resolución de quemarlas. En el incendio perecieron tanto ingleses como españoles y los que se salvaron llegaron nadando hasta la orilla. Una vez reducida la flota española a pavesas, Blake continuó batiendo nuestras fortalezas las cuales le correspondían con acierto mostrando una gloriosa resistencia.

Después de 10 horas de intenso combate, la escuadra enemiga, favoreciéndose de la oscuridad, zarpó llevándose a remolque los desarbolados navíos donde creían permanecía el tesoro.

Los ingleses perdieron 500 hombres, de los habitantes de Tenerife sólo murieron cinco. La fortaleza de Paso Alto fue la que mayor daño recibió, pues las balas que impactaban en el risco, desprendían muchas piedras que caían sobre él. El tesoro, asegurado en nuestra Isla junto con la tripulación, regresó a Cádiz en otra escuadra española.

Por todo ello, el Rey concedió al Escudo de Santa Cruz **La primera cabeza de León**, extraída del blasón de armas inglés, a la vez que permitió, durante tres años, despachar para América cinco registros de mil toneladas.

4.2.- Fracaso de Jennings

Los ingleses, que habían saqueado el puerto de Santa María, quemado en Vigo los galeones españoles, tomado Gibraltar y sometido Cataluña y Valencia, también intentaron apoderarse de la mayor y principal isla de las Canarias. Por este motivo John Jennings se dirigió hacia Tenerife con 13 barcos y 600 cañones.

En la tarde del 5 de Noviembre de 1706, los vigías de las atalayas de Anaga avisaron de la proximidad de una formación naval. Al principio se pensó que se trataba de mercantes en viaje hacia América; no obstante, de la Orotava partió la caballería, en La Laguna se concentraron las milicias y de todos los pueblos y rincones de la Isla llegaron a Santa Cruz más de cuatro mil defensores que se situaron en los distintos puntos estratégicos.

Al rayar el alba del día 6, los veleros ingleses se acercaron al Puerto utilizando, como estrategia, la bandera francesa, pero cuando se encontraban a una distancia conveniente izaron el pabellón inglés y procedieron a colocarse en orden de combate.

El Gobernador del castillo de San Cristóbal, Gregorio de Samartín, ordenó abrir fuego contra las naves, al que siguieron su ejemplo los castillos de San Juan y Paso Alto y todas las baterías de la costa.

Después de dos horas de intenso cañoneo, los ingleses arriaron 37 lanchas con hombres de des-



embarco. Terrible fue la equivocación de Jennings pues cuando estaban al alcance de los cañones éstos abrieron fuego sobre ellas y las frágiles embarcaciones y algunos navíos que se acercaban a protegerlas tuvieron que retroceder. Por segunda vez intentaron aproximarse las lanchas y de la misma manera tuvieron que girar en redondo y ampararse al costado de los barcos.

A las tres de la tarde, Jennings envió a tierra un mensajero con una caballerosa carta en la que se disculpaba de su ataque, el cual atribuía a la precipitación de sus capitanes, invitando a la Isla a declararse fiel al Archiduque Carlos, pretendiente a la Corona de España, a lo que el Capitán General de Tenerife le contestó que no consentiría que incurriesen en la innoble estratagema que habían hecho en Gibraltar.

Viendo el almirante Inglés la firme respuesta de los tinerfeños y considerando el daño que ya habían recibido, desplegó sus velas y se alejó de Tenerife en el crepúsculo de aquel glorioso día, 6 de noviembre de 1706. La frase del Capitán General, José de Ayala y Rojas resume los hechos: "sin pena ni gloria, Jennings llegó, vio, atacó, habló y regresó".

El fracaso de Jennings, le daría la **Segunda Cabeza de León** al escudo de Santa Cruz, extraída del blasón de armas inglés.

4.3.- Nelson, el manco de Tenerife

El 14 de febrero de 1797, durante la guerra contra Gran Bretaña, la escuadra británica derrotó a la española en el Cabo de San Vicente y bloqueó el puerto de Cádiz.

Dos meses más tarde, en el puerto tinerfeño, catorce lanchas de la fragata inglesa *Terpsichore*, que mandaba Richard Bowen, abordaron al navío español *Príncipe Fernando*, con un importante cargamento procedente de Isla Mauricio, y lo sacaron de la bahía llevándose prisioneros al segundo capitán y dos marineros.

Esta hazaña hizo pensar al gobierno inglés que sería fácil adueñarse del Puerto y Plaza de Santa Cruz y pusieron al Contraalmirante Horacio Nelson al mando de la armada con la que se llevaría a cabo el planeado ataque.

La madrugada del día 22 de julio de 1797, el vigía de Anaga, Domingo Izquierdo, divisó una gran flota inglesa formada por cuatro navíos de alto bordo, tres fragatas, un cúter ó buque rápido y una bombardera, en total 393 cañones.

Una vez se dio la señal de alarma, el comandante general Antonio Gutiérrez reunió y distribuyó a las tropas regulares, a las milicias de Canarias, a los voluntarios y a los 110 marinos franceses de la fragata *La Mutine* que también combatieron al lado de los tinerfeños.

Nelson sabía que al Norte de Santa Cruz estaba la fortaleza de Paso Alto que impedía a los barcos enemigos entrar en el Puerto; por eso consideró que lo más conveniente sería desembarcar por el barranco de Bufadero y adentrarse por su valle para bajar por Valleseco y atacar por la retaguardia al citado Castillo. A media mañana, 900 hombres subieron hasta la montaña de la Jurada pero se encontraron con el batallón de "rozadores" de La Laguna que le impidió la toma del Cerro de la Altura, clave para el control de la ciudad.

El día 23 fue de calma. Nelson reunió en el *Theseus* -nave capitana- a sus oficiales para estudiar la estrategia que llevarían a cabo al día siguiente; es decir, un intenso bombardeo contra el castillo de Paso Alto que respondió al fuego ayudado por el de San Miguel (Club Náutico).

Tras este fracaso, en la medianoche del 24 al 25 de julio, el Almirante preparó un ataque por sorpresa; de las lanchas, sin luces y con los remos cubiertos con trapos para evitar el ruido, desembarcaron mil hombres cerca del castillo Principal (plaza de España) y tomaron la batería del Muelle, inutilizando sus cañones.

Acto seguido, desde los castillos de San Cristóbal y San Pedro, comenzó un cañoneo cruzado a la vez que las tropas acudían al punto del desembarco que, al ser muy reducido, facilitó el tiroteo y originó la muerte del capitán Richard Bowen y muchos de sus marinos. Casi a un tiempo, el cúter Fox, que escoltaba a las barcas, recibió un cañonazo por debajo de la línea de flotación que lo hizo hundirse rápidamente, junto con su Capitán Gibson, la tripulación, la pólvora, los víveres y el material de asalto.



A pesar de la resistencia tinerfeña, los británicos prosiguieron su ataque alentados por la llegada de Nelson en una lancha. Cuando el Almirante se disponía a pisar tierra y sacaba su espada para animar a los soldados, una bala del cañón Tigre, emplazado la noche anterior en una tronera desde la que se batía el muelle, lo alcanzó en el brazo derecho y hubo que trasladarlo a su nave capitana donde un cirujano se lo amputó a la altura del codo. Con la pérdida de Nelson y otros capitanes, los británicos quedaron sin mandos que dirigieran sus operaciones.

Los ingleses que desembarcaron en la playa de la Caleta o de la Aduana y en el barranco de Santos formaron dos grupos que actuaron cada uno por su cuenta: el que mandaba Troubridge, compuesto por 700 hombres, penetraron por las calles de La Caleta (General Gutiérrez), el Sol (Dr. Allart) y las Tiendas (Cruz Verde) hasta la plaza de la Pila (La Candelaria), donde fueron contenidos por la tropas de la Isla. La otra compañía, dirigida por Samuel Hood, subió por el barranco hasta la iglesia de la Concepción y tomó el convento de Santo Domingo (Teatro Guimerá). Sendos bandos confiaban en que vinieran a auxiliarlos al amanecer pero las 15 lanchas que se aproximaban en su ayuda fueron cañoneadas y hundidas y las que habían quedado varadas en la playa fueron destrozadas por los tinerfeños. Ante esta situación, enviaron a parlamentar a un sargento inglés, acompañado por un par de prisioneros de Santa Cruz quienes corroboraron que la mayoría de las calles y plazas de la ciudad estaban ocupadas por los extranjeros.

El General Gutiérrez no se amedrentó por tales informaciones y les dijo que "sólo oía proposiciones de ajuste a través de un oficial y que la Isla tenía sobradas municiones y guarniciones para hacerles frente"; entonces, un Teniente Coronel inglés vino a entrevistarse con Gutiérrez para manifestarle que si se le dejaba reembarcar con sus tropas, armas y banderas desplegadas, su escuadra no dañaría ninguna de las Islas Canarias.

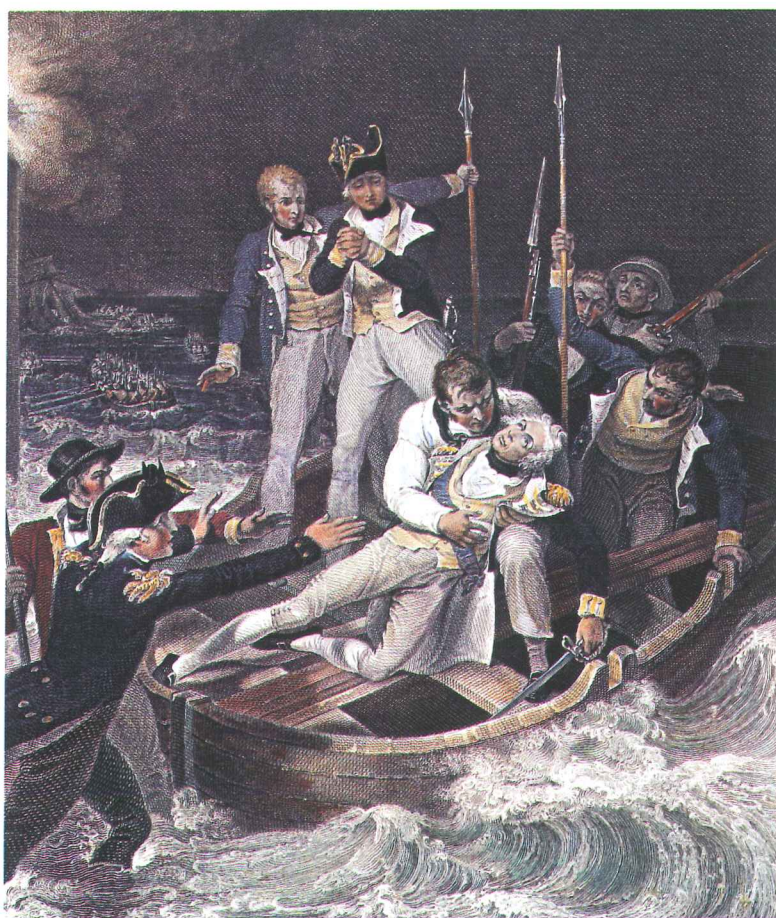
Al mediodía del 25 de julio de 1797, los soldados británicos formaron en la plaza de la Pila y con

todos los honores desfilaron ante los vencedores, a continuación las lanchas tinerfeñas les llevaron hasta sus barcos.

Nelson, impresionado por tan bondadoso gesto y trato, dirigió al General Gutiérrez un documento, escrito con su mano izquierda, en el cual expresó su agradecimiento por tales deferencias a la vez que se convertía en el mensajero de su propia derrota, la primera y la única que recibió.

La frustrada invasión costó a la Armada de S.M. británica 349 bajas (44 muertos en combate, 177 ahogados, 5 desaparecidos y 123 heridos). El precio de la victoria para Tenerife fue de 24 muertos y 38 heridos.

La capitulación de Nelson supuso para el Escudo de Santa Cruz su **Tercera Cabeza de León**, extraída del blasón de armas inglés.



Nelson cae herido en el muelle de Santa Cruz.

Cuadro de Richard Westall.

Museo Marítimo de Greenwich. Londres.



5.- CURIOSIDADES

5.1.- Tenerife en la vuelta al mundo de Magallanes-Elcano

El 20 de septiembre de 1519 zarparon del puerto de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) cinco barcos de la Corona española con la finalidad de hallar un paso que uniera el Atlántico con el Pacífico y por él arribar a las islas Molucas, productoras de especias tan buscadas en la época.

Al llegar al puerto de Santa Cruz, el 26 de septiembre, subieron a La Laguna para comunicar al Adelantado, Alonso Fernández de Lugo, que Carlos I había sido elegido Emperador. En Tenerife se enrolaron los pilotos, Pedro de Indarchi y Hernán López, y los grumetes, Pedro Andrés Blanco y Blas Afonso.

En el puerto de Bufadero se abastecieron de agua, alimentos frescos, carne salada, quesos y leña, carga que tuvieron que compartir con 20.000 cascabeles, cajas repletas de tijeras y anzuelos, alumbre, azogue y baratijas para "engañar" a las tribus de salvajes.

Tres días después de su llegada, partieron hacia el Médano para recoger la célebre "pez", sustancia resinosa que se utilizaba para calafatear las naos y que había cobrado gran celebridad en las Islas por su durabilidad y resistencia.

La flota cruzó el Atlántico y, después de bordear las costas de Brasil y Argentina, llegaron al estrecho de las Once Mil Vírgenes, que desde entonces se llamó Magallanes. La tranquilidad de navegar por el nuevo océano hizo que lo denominara Pacífico. En esta etapa se perdió la nao *Santiago* mientras que la nao *San Antonio* abandonó la expedición y regresó a Sevilla.

Al llegar a Filipinas, Magallanes murió al enfrentarse a un millar de indígenas con solo 60 hombres. El mando recayó en Juan Sebastián Elcano, quien ordenó quemar la *Concepción*, porque faltaban hombres para tripularla, y a la *Trinidad* que volviera por el Pacífico a Nueva España (México), donde fue apresada por los portugueses.

Juan Sebastián Elcano prosiguió el viaje con la nao Victoria hacia las islas Molucas donde cargó las tan ansiadas especias y, el 8 de septiembre de 1522, con 17 marineros, llegaban al muelle de Sevilla. Después de tres años de travesía oceánica eran los primeros en dar la vuelta al mundo.



Réplica de la Nao Victoria (25,90 m. de eslora)
camino de la Exposición Universal Aichi (Japón) 2005.

5.2.- La singular estadía de un barco-prisión

La Guerra de Independencia norteamericana (1776) prohibió a los ingleses que siguieran enviando penados al Estado de Virginia; por ello, el Gobierno inglés determinó establecer una colonia penitenciaria en Botany-Bay -primer establecimiento de la moderna colonia australiana-.

Al mando de Arthur Philip, que también portaba el nombramiento de Gobernador general del nuevo territorio británico, partió, en 1787, una flota integrada por seis barcos de transporte, dos buques de guerra y tres barcos de aprovisionamiento.

En los barcos de transporte viajaban 828 presos, 550 hombres y el resto mujeres con sus hijos e hijas; para vigilarlos iban 200 soldados de la marina.

En los de guerra iban los primeros contingentes del futuro ejército de Nueva Gales del Sur.

En los barcos de aprovisionamiento, las primeras 29 ovejas, 5 vacas, 1 toro y 1 carnero, con las que se formó la cabaña ganadera más importante del globo.

La escala en el puerto de Santa Cruz tuvo lugar, entre el 3 y el 10 de junio, para aprovisionarse de agua y vegetales (higos y moras) y para intentar sanar a 82 convictos y 9 soldados que habían enfermado durante la travesía, en la que ya habían muerto 21 presos y tres hijos de las reclusas.

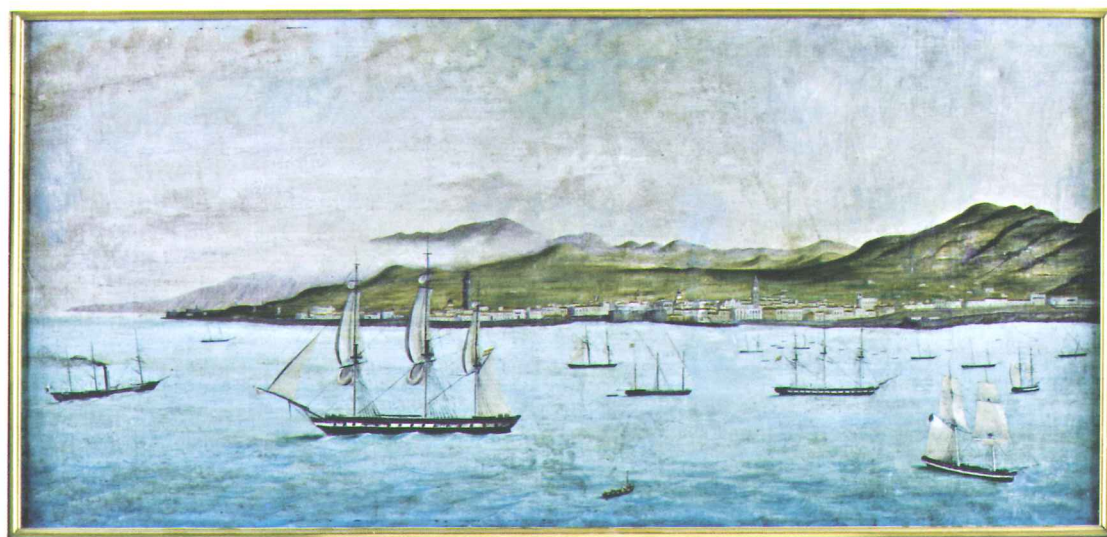
Durante el viaje, las convictas realizaban tareas en el barco a la vez que satisfacían las apetencias sexuales de la tripulación y de la guardia. En este trasiego de camas, las quiceañeras eran las favoritas de los jefes mientras que las más viejas actuaban de celestinas. Las peleas, el robo y el sexo fueron una constante durante la travesía.

En su estancia ocurrió un suceso digno de mencionar y podría titularse "con ellas llegó el escándalo" dado que, estas mujeres, al verse liberadas por primera vez, se asearon, se pusieron sus mejores prendas, saltaron a tierra y se dedicaron a recorrer las calles, tabernas y barcos surtos en el Puerto con el fin de realizar el amor con todo aquel que se lo pidiera a cambio de dinero o de alguna prenda.

La locura y el frenesí llegó a tal extremo que incluso entraron en las iglesias (la estancia coincidió con la festividad del Corpus Christi) y robaron todo lo de valor que encontraron en ellas, hasta tal punto, que profanaron y arrancaron un crucifijo y lo llevaron en procesión hasta el muelle.

En la despedida, los pañuelos blancos ondeando sobre la cubierta del barco hacían denotar la aventura vivida por estas mujeres con aquellos fogosos hombres.

Cuando la flota arribó a Botany-Bay, el 18 de enero de 1788, desembarcaron 529 hombres y 188 mujeres; la mayoría de éstas, sobre todo las más jóvenes, presentaban vómitos, sudores y cansancio. Su enfermedad no procedía del penoso viaje ni del mareo sino que comenzaban a sentir los primeros síntomas del embarazo de unas criaturas cuyo padre podría ser un tinerfeño que la fecundó en aquella noche de desenfreno vivida en el puerto de Santa Cruz de Tenerife.



Santa Cruz de Tenerife en aquella época.

5.3.- Puerto de Santa Cruz, tiempos históricos

- 1494 - 3 de mayo. Fundación del Puerto de Santa Cruz.
- 1502 - El Adelantado da licencia para construir el primer muelle en la playa de la Carnicería.
- 1506 - Se le denomina Puerto Real de esta Isla.
- 1526 - Dos mensajeros viajan a la Corte para solicitar la construcción de un nuevo muelle.
- 1548 - Se le designa Puerto Principal.
- 1552 - Un temporal destruye la débil obra del muelle.
- 1600 - Las operaciones portuarias comienzan a realizarse desde la caleta de Blas Díaz.
- 1706 - 5 de mayo. Erupción del Teide y ruina del puerto de Garachico, todo el tráfico marítimo se desvía a Santa Cruz.
- 1727 - La Aduana queda destruida por un incendio.
- 1740 - Antonio Riviere redacta el primer proyecto de muelle.
- 1750 - Se inician las obras del muelle según el proyecto de La Pierre y Manuel Hernández.
- 1755 - Destrozo del muelle por un temporal.
- 1763 - Comienza el servicio de buques-correos Cádiz-Canarias.
- 1771 - Se procede al arreglo del muelle.
- 1774 - Nueva destrucción del muelle.
- 1787 - Amat de Tortosa termina el primer muelle de fábrica (piedra) que se realiza en el Archipiélago.
- 1812 - Nueva ruina del muelle.
- 1821 - Nuevo temporal que aumenta la devastación del muelle.
- 1822 - 3 de enero. Puerto y Depósito de Primera Categoría.
- 1835 - 8 de octubre. Se crea la Escuela de Náutica.
- 1849 - Francisco Clavijo proyecta un muelle para 20 buques.
- 1847 - Se arroja al mar el primer prisma de cemento para comenzar el dique-muelle Sur.
- 1852 - 5 de Julio. Real Orden declarándolo Puerto de Interés General.
- 1863 - 31 de diciembre. Se enciende la Farola del mar.
- 1881 - Juan León y Castillo amplía el muelle Sur 714 m.
- 1886 - Primer telégrafo óptico en Igueste de San Andrés para comunicar la aproximación de los barcos.
- 1887 - Llega la grúa Titán para acelerar la construcción del muelle Sur.
- 1902 - Un violento temporal del Nordeste destruyó 51,24 m. del dique Sur.
- 1907 - Se crea la Junta de Obras del Puerto en Santa Cruz de Tenerife.
- 1909 - Prudencio Guadalfajara construye el muelle Norte.
- 1913 - La Marquesina sustituye al desembarcadero de Los Platillos.
- 1916 - Se reparan los destrozos del temporal de 1902.
- 1921 - Prudencio Guadalfajara sentó las bases para la construcción definitiva del Puerto.
- 1923 - Pedro Matos Massieu redacta el proyecto definitivo del Puerto.
- 1932 - Comienzan los primeros 300 m. del dique del Este.
- 1941 - Emilio Azarola sugiere realizar la dársena de Los Llanos ampliando el muelle Sur.
- 1943 - Miguel Pintor González comienza a ejecutar el gran complejo portuario.
- 1951 - Se inaugura el muelle Sur con 1598 m. de largo y 21 de ancho.
- 1956 - Comienzan las obras en la dársena Pesquera.
- 1960 - Se termina la 1ª alineación del muelle de Ribera.
- 1965 - Se amplía el Dique del Este en 700 metros
- 1974 - José Luis López Páramo considera que la bocana de entrada a la dársena de Los Llanos debe ser por el Sur.
- 1979 - Un temporal del Suroeste pone en entredicho las obras realizadas en Los Llanos.
- 1982 - Queda finalizado el muelle de Ribera.
- 1983 - Concluyen las obras de la dársena Pesquera (1850 m.)
- 1991 - Inauguración de la Estación del Jet Foil en el muelle Norte.
- 1994 - 30 abril. Inauguración del edificio Puerto-Ciudad.
- 2000 - Comienzan las obras en el muelle de enlace donde se ubicarán las estaciones marítimas de cruceros y de ferries.

