



La Gesta “Revisitada”

Jornadas de difusión histórica
25/11/2022



Índice

1.Jornadas de difusión histórica, "La Gesta Revisitada".....	5
2.El 25 de Julio de 1897. La Gestación de una gesta (Jesús Duque Arimany).....	9
3. La investigación sobre los naufragios y las fortificaciones (Alberto García Montes de Oca).....	37
4. Las fuentes británicas para el estudio del ataque de Nelson contra Tenerife (Carlos Hernández Bento).....	65

JORNADAS DE DIFUSIÓN HISTÓRICA, “LA GESTA REVISITADA”

El pasado 25 de noviembre de 2022 se celebraron en el Museo de Historia y Antropología de Tenerife (MHA) las Jornadas de Difusión Histórica, “La Gesta Revisitada”, otra de las acciones programadas por el museo con motivo del 225 aniversario de la gesta del 25 de julio. Con una más que aceptable asistencia de público, los intervenientes, Jesús Duque Arimany, Alberto García Montes de Oca y Carlos Hernández Bento, coordinados y asistidos en todo momento por José Antonio Torres Palenzuela, técnico de Patrimonio del Organismo Autónomo de Museos y Centros (OAMC), abordaron aspectos poco conocidos e, incluso, inéditos, sobre la gesta del 25 de julio de 1797, episodio que siempre ha suscitado el interés tanto de eruditos como del público en general. La exposición de los contenidos a modo de ponencias fomentó el debate entre los intervenientes y el público asistente, reforzando la condición de mediador sociocultural del museo, una de sus principales funciones para integrarse en la comunidad en la que vive, al tiempo que permite ser partícipe de la vida diaria del museo a su entorno.

Jesús Duque Arimany disertó sobre “El 25 de julio de 1897, la gestación de una gesta”, centrándose en la publicación de un suplemento especial por parte del *Diario de Tenerife* en la referida fecha, periódico dirigido por Patricio Estévanez en el que se revelan todas las claves para entender el contexto en el que comienza a construirse la leyenda de la Gesta del 25

de julio: el patriotismo exacerbado que surge ante el miedo a perder las últimas colonias, Cuba, Puerto Rico y Filipinas; el pleito insular, escenario que obliga a Santa Cruz de Tenerife a reivindicarse como capital de Canarias a través de las hazañas vinculadas al triunfo de la ciudad frente al asedio de parte de la flota imperial británica dirigida por el contraalmirante Horacio Nelson; finalmente, la manera en la que los responsables de la construcción de la leyenda simplifican el conflicto, reduciéndolo a un enfrentamiento entre El Tigre y Nelson, personaje este último que es tratado como el héroe británico que, en el momento del asedio a Santa Cruz de Tenerife, aún no era. En el planteamiento por parte del autor también subyace la eterna cuestión de si la historia es una construcción en base a hechos objetivos e irrebatibles o si, por el contrario, es una sucesión de leyendas o relatos construidos por el imaginario colectivo.

Por su parte, Alberto García Montes de Oca se aproximó a "La investigación sobre los naufragios en el puerto de Santa Cruz de Tenerife a lo largo del siglo XVIII", realizando un exhaustivo análisis sobre el litoral de la referida ciudad, tanto sobre plano como en lo que a sus particulares condiciones geográficas se refiere. Igualmente, a las dificultades que para la arqueología supone el constante movimiento que ha sufrido el litoral santacrucero desde el siglo XVIII hasta la actualidad. Montes de Oca se refirió, igualmente, a los estudios realizados sobre naufragios históricos revelados tanto en la bibliografía especializada como en las fuentes documentales, con el objetivo de su localización.

Finalmente, Carlos Hernández Bento profundizó en el estudio de las fuentes británicas inéditas – las menos conocidas hasta la

fecha en lo que respecta al episodio de la Gesta del 25 de julio – en la intervención que llevó por título “Las fuentes británicas para el estudio del ataque de Nelson contra Tenerife: archivísticas, bibliográficas, hemerográficas y museísticas”. Hasta prácticamente 1997, con motivo del segundo centenario de la Gesta, efeméride durante la cual se publicó la obra *Las fuentes documentales de la Gesta del 25 de julio*, de Luis Cola Benítez, Pedro Ontoria y Daniel García Pulido, el episodio del ataque de Nelson carecía de una interpretación objetiva a partir de las fuentes británicas, muchas de ellas aún desconocidas para los investigadores de la Gesta. Hernández Bento, basándose en su estudio, *Ataques británicos contra las Islas canarias en el siglo XVIII. La visión británica*, hizo un repaso de las fuentes documentales conservadas en archivos británicos, así como de las periodísticas – igualmente fundamentales, pero no siempre valoradas –. Además, puso en conocimiento su aproximación hacia otras fuentes poco o nada consideradas, pero igualmente válidas, tal es el caso de las pinturas y objetos varios que pueden contemplarse en algunos museos británicos.

Presentamos ahora los textos de las temáticas tratadas por los ponentes en su momento, con la ilusión de que supongan el punto de partida para nuevas investigaciones y futuros planteamientos y debates.

EL 25 DE JULIO DE 1897. LA GESTACIÓN DE UNA GESTA

Jesús Duque Arimany

Museo de historia y Antropología de Tenerife

Durante los próximos minutos intentaré desentrañar el título de esta conferencia “La gestación de una gesta”, el cual es algo más que un simple juego de palabras, aunque pudiera parecer lo contrario. Dicho título es la plasmación de una idea que se ha ido madurando a lo largo de muchos años, a través de la experiencia que te aportan actividades que forman parte de la idiosincrasia del Museo de Historia y Antropología de Tenerife (MHA), véase la “Ruta de los Castillos”, o colaboraciones que ha mantenido el MHA con otras instituciones, y de manera especial con el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, para materializar proyectos como la exposición “Santa Cruz de Tenerife, de lugar y puerto a ciudad. Nelson Limit’s on / Gutiérrez – Nelson”, inaugurada el 25 de abril de 2018 en el Centro de Arte la Recova de la capital tinerfeña. Nuestra participación en proyectos como los citados, tanto en el campo de la teoría como en el campo de la práctica, nos han hecho constatar que a, pesar de todo lo que se ha escrito sobre el episodio del ataque de Nelson contra Santa Cruz de Tenerife en los días finales de julio de 1797, en muchos aspectos la confusión es casi generalizada.

Y entendemos que buena parte de culpa en esta nebulosa conceptual la tiene un curioso capítulo de la Historia de Santa Cruz de Tenerife...no tan conocido, inspirador de esta conferencia, que ha provocado que el relato fundamentado en la leyenda haya eclipsado al riguroso análisis histórico, el cual, por otra parte, nunca ha contravenido el carácter de hazaña que le valió a Santa Cruz de Tenerife un pronto reconocimiento pocos años después de transcurridos los acontecimientos por parte de la monarquía española,

al otorgársele el título de “Muy Leal, Noble e Invicta Puerto y Plaza de Santa Cruz de Santiago”, mediante una Real Cédula expedida en San Ildefonso el 28 de agosto de 1803.

Nuestro interés por dicho episodio ha sido retomado durante estos últimos meses. El MHA, con motivo del 225 aniversario de la derrota de Nelson en Santa Cruz de Tenerife, ha venido desarrollando una serie de actividades y acciones. La primera de ellas se tradujo en una serie de visitas guiadas a los restos del Castillo de San Cristóbal, durante la última semana de julio. El Centro de Interpretación del Castillo de San Cristóbal, desde el momento mismo de su inauguración, en el año 2008, ha sido gestionado, en lo que a personal y contenidos se refiere, por el MHA. Me gustaría recalcar que su denominación de “Centro de Interpretación” a veces oculta su condición de museo de sitio, único que existe hasta la fecha en Tenerife. En su interior pueden contemplarse bienes muebles de extraordinario valor como el célebre cañón “El Tigre”, al que luego nos referiremos, y los muros originales de sillería construidos entre 1575 y 1578, en tiempos del Gobernador Juan Álvarez de Fonseca, hecho rememorado en sendas lápidas igualmente expuestas en el referido centro.



Una segunda acción consistió en elaborar, en colaboración con el Centro de Documentación Canarias y América (CEDOCAM), una muestra virtual documental, denominada “Un castillo y una Gesta: 225 aniversario”, publicada en la página web de Museos de Tenerife, la web oficial del Organismo Autónomo de Museos y Centros del Cabildo de Tenerife.

En dicha muestra se estudiaron cuestiones tales como los contenidos del Centro de Interpretación del Castillo de San Cristóbal; el sistema defensivo de Santa Cruz de Tenerife; la propia historia de Santa Cruz de Tenerife, ciudad que, aunque a veces se olvide, ya existía antes de la Gesta; y las vertientes histórica y mitológica o de leyenda de la Gesta. Todo ello nos llevó a consultar numerosa bibliografía especializada y a visitar archivos externos como el Histórico Nacional, el Municipal de La Laguna, la Biblioteca Municipal Central de Santa Cruz de Tenerife, y propios del OAMC, entre ellos, y muy especialmente, el “Fondo Estévanez” del CEDOCAM, en el que descubrimos que un considerable número de documentos aludían al episodio del ataque de Nelson contra Santa Cruz de Tenerife. Siendo más precisos, todos esos documentos, sobre todo, se referían al primer centenario de la Gesta, acontecimiento que desde luego no pasó desapercibido ante nuestros ojos. Nuestros objetivos se centraron, entonces, en determinar por qué todos aquellos documentos hablaban sobre el mismo acontecimiento e iban dirigidos a la misma persona, Patricio Estévanez.

Finalmente pudimos comprobar que todos aquellos escritos que hablaban sobre Nelson, el “El Tigre”, la patria española y la importancia de Santa Cruz de Tenerife en el seno del Archipiélago Canario, entre otras cuestiones, tenían como objetivo el que fueran publicados en el suplemento extra que, con motivo de la efeméride del primer centenario de la derrota de Horacio Nelson en Tenerife editaría el *Diario de Tenerife*, célebre periódico de la época dirigido por el propio Patricio Estévanez¹. La efeméride de la Gesta, a raíz

¹ *El Diario de Tenerife* comenzó a editarse desde el 1 de noviembre de 1886 por iniciativa

de la publicación de aquel suplemento extraordinario publicado por el rotativo en cuestión, se convirtió en algo mucho más profundo que aquella recordada procesión – celebrada como no, un 25 de julio –, la cual quedó inmortalizada en un programa editado por el ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife. En el mismo se decía que “a las 10 de la mañana, saldrá de las casas consistoriales la procesión cívica del pendón de la Ciudad. En la plaza de San Francisco, en donde se hallarán colocados trofeos y emblemas militares y de marina, en recuerdo del hecho que se conmemora [...] Terminada la bendición, la comitiva se pondrá en marcha dirigiéndose a la Iglesia Matriz por las calles de San Francisco, Cruz Verde, Santo Domingo, Candelaria y Noria en la siguiente forma [...] El Pendón de la Ciudad, al que darán guardia de honor cuatro heraldos a caballo [...] A los lados de la bandera del pueblo irán dos reyes de armas llevando en bandejas de plata, uno el libro en que se conservan las Reales Cédulas originales, concediendo a Santa Cruz de Tenerife los títulos de Muy Leal, Noble e Invicta Villa, Puerto y Plaza y el escudo de sus armas, y el otro las insignias de la cruz de primera clase de la orden civil de Beneficencia y el Real Decreto concediendo a la Ciudad el título de Muy Benéfica [...] Inmediatamente, detrás, el Excmo. Ayuntamiento y los Alcaldes de las demás poblaciones de la provincia que concurran, y en seguida, en dos alas, las autoridades Civiles del Ejército y de la Armada, Eclesiásticas y Judiciales [...], descendientes de cuantos de algún modo intervinieron en la gloriosa jornada del 25 de julio de 1797²” . Más allá de aquel acontecimiento, centramos nuestra atención en el referido suplemento extraordinario del *Diario de Tenerife*, pero no aproximándonos al mismo como una curiosidad periodística, como ha venido sucediendo habitualmente. Al contrario, atendiendo a los contenidos de muchos de aquellos textos manuscritos, le

de Patricio Estévez Murphy, dejando de publicarse a finales de 1917 tras permanecer 31 años en el mercado. En VV.AA.: *Jable. Archivo de prensa digital*, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

2 Programa conmemorativo del primer centenario de la Gesta editado por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife el 25 de julio de 1897. CEDOCAM: Fondo Roldán Verdejo.

atribuimos la importancia de una fuente documental de gran valor que nos estaba revelando el momento mismo de la “gestación” de la Gesta del 25 de julio de 1797, esto es, el relato en muchos casos imaginario que se concibió y construyó a partir de un acontecimiento histórico. O, dicho de otra manera, el momento mismo en que la Gesta pasa a convertirse en una leyenda, la cual, se adelantó en más de cincuenta años al método positivista aplicado por Rumeu de Armas sobre tan trascendental acontecimiento, quien cimentó las bases para aproximarse de manera científica a aquellos acontecimientos. En efecto, no fue hasta finales de la primera mitad del siglo XX cuando Antonio Rumeu de Armas en su *Piratería y ataques navales* expone los hechos profundizando en el conocimiento de todas las fuentes documentales, tanto las nacionales como extranjeras, circunstancia que le llevó a materializar la construcción histórica más completa jamás realizada sobre el ataque perpetrado por Nelson contra Santa Cruz de Tenerife, aportando datos nada desdeñables como la trascendental importancia del Tratado de San Ildefonso firmado en agosto de 1796³, como *casus belli* que venía a complementar los argumentos de quienes consideraban como tal la Paz de Basilea, acontecimiento este último que ya había sido apuntado por Millares Torres en su *Historia General de Canarias* (1881 - 1895) . Además de la consulta exhaustiva de archivos como el Histórico Nacional, Simancas, Municipal de La Laguna y Archivo de la Capitanía General de Canarias, Rumeu se sumergió en las fuentes británicas de la mano de la producción bibliográfica de autores como Beresford , Wilson, Clark Russell, Southey, Callender, Mahan y Harrison; la relación anónima publicada en el semanario *La Aurora* (1847), la primera que dio a conocer las cartas, partes y diarios de Nelson, todas estas fuentes traducidas de la famosa biografía de Harrison; además, en la producción documental de los propios protagonistas de la contienda, véase el diario de campaña de Nelson y la carta - relación de Gutiérrez; finalmente, buceando en la producción de autores como José de Monteverde y su *Relación circunstanciada de la defensa que hizo la plaza de Santa Cruz de Tenerife invadida por*

3 Archivo Histórico Nacional (AHN), ESTADO, 3370, Exp. 15, N2.

una escuadra inglesa al mando del contra almirante Horacio Nelson la madrugada del 25 de julio de 1797 (1798); la Relación de Francisco de Tolosa; la Invasión de la Isla de Tenerife por los ingleses en 1797, de José María de Zuaznávar; Apuntes para la Historia de Santa Cruz de Tenerife, de José Dugour (1875); “La derrota de Horacio Nelson”, de Mario Arozena, publicada en Recuerdo del centenario (1897); el capítulo de la Gesta escrito por Francisco María de León Morales en sus “Apuntes para la continuación de las noticias históricas de las Canarias desde 1776 hasta 1886”, dados a conocer en la Revista de Canarias (1879); finalmente, “Horacio Nelson en Santa Cruz de Tenerife”, visibilizada en el volumen VII de Crónica Naval. Todas ellas le dieron la posibilidad a Rumeu de aportar una reconstrucción más completa de la secuencia de los hechos⁴, a la vez que interpretarlos de la manera más objetiva posible.

Pero, ¿por qué surgió dicho relato y el episodio de Nelson traspasó las puertas de la historia para adentrarse en las de la leyenda? Es sintomático que, con motivo del primer centenario de la Gesta, el historiador Manuel de Ossuna y van den Heede se dirigiera a Patricio Estébanez refiriéndose a tan magno acontecimiento en los siguientes términos: “Indudablemente, el espíritu de los modernos centenarios se dirige antes que a otra cosa a aclarar cuánto en el orden histórico se refiere al acontecimiento que se conmemora: son por esto los centenarios un medio con que cuenta la historiografía moderna para el proceso científico actual”⁵. Reflexión que Patricio Estébanez nunca consideró digna de figurar en el suplemento especial que sobre la Gesta editó el *Diario de Tenerife*. Era evidente que el positivismo histórico propuesto por Ossuna chocaba frontalmente contra el ansia de fabricar un relato.

Como, igualmente, es sintomática aquella otra reflexión de Luis Vidart, de la Real Academia de la Historia, sobre las lagunas detecta-

4 Rumeu de Armas, Antonio (1991), pp. 774-942.

5 CEDOCAM: Fondo Estébanez, Carp. 131, Doc 3450.

das en la versión del ataque de Nelson contra Tenerife recogida en la *Historia General de Canarias (1881 - 1895)* de Millares Torres⁶: “Yo he leído con atención lo que dice D. Agustín Millares en su notable Historia General de las Islas Canarias (1895) al referir el glorioso triunfo que alcanzaron los españoles insulares de Santa Cruz de Tenerife humillando la soberbia del inglés en el memorable día de 25 de julio de 1797; pero en esta relación no se hallan los datos suficientes para poder emitir un juicio en que, conforme a los principios del arte militar, se determinase qué parte tuvieron en el final resultado de aquel hecho de armas los aciertos del vencedor y los errores del vencido”⁷; La realidad es que en el suplemento especial conmemorativo de la Gesta editado por *El Diario de Tenerife* no se reproduce más fuente histórica que un fragmento de *Apuntes para la historia de Santa Cruz de Tenerife desde su fundación hasta nuestros tiempos (1875)*, de José D. Dugour⁸, a su vez una de las fuentes utilizadas por Millares Torres en su ya comentada *Historia General de las Islas Canarias*, la más proclive a engrandecer la figura de Nelson y, por lo tanto, idónea para los “arquitectos” de la Gesta en aquellos momentos.

Recuérdese que, entre las fuentes citadas en tiempos de Patricio Estébanez, tuvo cierto reconocimiento en los círculos locales, a pesar de no ser publicada hasta mucho después, la *Historia de las Islas Canarias, 1776 - 1868*, de Francisco María de León, tomada como fuente igualmente por Millares Torres, y a la que nos referiremos más adelante. Y también gozaron de cierto prestigio algunas “relaciones y memoriales”: *Relación circunstanciada... de Monteverde (1798)*, *Memorial... de Grandi Giraud (12 de diciembre de 1797)*, *Memorial e informes de José Marrero (26, 27 y 30 de julio de 1797)*, *Memorial... de Vicente Rosique (25 de agosto - 5 diciembre 1797)*, *Relación... de Francisco de Tolosa (c. 4 agosto 1797)* y *Relación... de José María de Zuáznabar (agosto de 1797)*⁹.

6 Millares Torres, Agustín (1975), volumen IV.

7 VV.AA. (1997).

8 Dugour, José, 1875.

9 Todas ellas reproducidas en Ontoria Oquillas, Pedro et al. (1997).

En cualquier caso, insistimos, ¿de qué servían todos estos documentos cuándo los actos conmemorativos del primer centenario se erigieron en instrumentos políticos y reivindicativos que poco o nada tenían que ver con la veracidad que reclamaba la historia positivista? Porque en efecto, el suplemento extraordinario del *Diario de Tenerife* editado el 25 de julio de 1789 es, ante todo y sobre todo, la plasmación de un acto reivindicativo. ¿Qué se reivindicaba en el mismo, pues? La construcción de un imaginario colectivo no es producto nunca de la casualidad. En el caso que ahora nos ocupa, las intenciones de todos aquellos que concibieron el primer centenario de la Gesta están meridianamente claras y suponen un auténtico tesoro para el investigador. Es como si ahora descubriésemos un documento en el que se viera reflejado el pacto al que llegaron Augusto y Virgilio para construir una “nueva” historia de Roma, porque la que había en su tiempo no les satisfacía. No hacía justicia a la grandeza que querían legar a las generaciones venideras. Así, el senador Ángel Fernández Caro, en el ya aludido suplemento especial del *Diario de Tenerife*, remite a Patricio Estévanez un texto que bien condensa el espíritu y la filosofía de aquella efeméride del primer centenario de la Gesta: “...Los recuerdos históricos son la religión de los pueblos, y esos recuerdos deben santificarse”¹⁰. Los mismos hacen referencia, claro está, al imaginario colectivo, esto es, al relato, nunca a la reconstrucción positivista de los acontecimientos. En el caso del suplemento extraordinario del *Diario de Tenerife*¹¹ coordinado por Patricio Estévanez, es evidente que la veracidad histórica suponía un obstáculo insalvable para aquellos que vivían unas especiales circunstancias políticas tanto en el ámbito nacional como en el regional y que vieron en el primer centenario de la gesta la herramienta idónea para plasmar sus reivindicaciones políticas. ¿Cuáles fueron las mismas?

En primer lugar, y por encima de todas, destaca la **reivindicación patriótica**. Nuevamente citaremos al senador Fernández Caro

10 VV.AA. (1997)

11 Ibídem.

quien, en el suplemento especial del referido diario tenerfeño al que aludíamos anteriormente, apela al pueblo de Santa Cruz de Tenerife en los siguientes términos: “¡Pueblo de Santa Cruz de Tenerife! Al conmemorar el centenario de uno de los hechos más gloriosos de tu historia... [...] no honras solamente a tus héroes, sino que ejecutas un acto verdaderamente consolador para la madre patria, hoy triste y apenada por la ingratitud de los que también son sus hijos y desgarran impíos sus entrañas...”. Efectivamente, Caro se refiere al crucial momento de la lucha para no perder las últimas colonias, Cuba y Filipinas, tomando el episodio de la derrota de Nelson en Santa Cruz de Tenerife como ejemplo a seguir para evitar el desastre que ya se presagiaba.

Y en la misma línea, en el referido periódico tenerfeño, se pronunciaron Juan Ravina y Castro, Amado Zurita y Ginés de Paredes Muñoz. Recordaba Juan Ravina que “hoy cumple 100 años que nuestros ascendientes, derramando su sangre en aras de la independencia de la Patria, sangre que fue el agua del bautismo que recibiera esta heroica Ciudad al nacer a la vida de los pueblos, conquistaron para Santa Cruz, la muy benéfica Ciudad Capital de la Provincia de Canarias, los timbres ilustres de Muy Leal, Noble e Invicta Villa en la victoriosa defensa sostenida contra la escuadra invasora de la Gran Bretaña comandada por el Almirante Nelson. Al celebrar con ardientes y sinceras demostraciones de regocijo, aquel 25 de julio, memorable día escogido por la providencia para grandeza nuestra y gloria de la madre Patria”¹²; por su parte, Ginés de Paredes Muñoz, buscando un modelo de actuación heroica en el pasado utilizable para luchar contra la pérdida de las colonias hace la siguiente reflexión: “Los pueblos como Santa Cruz de Tenerife, que saben rechazar con valor las invasiones extranjeras y derrotar con denuedo al enemigo por poderoso que sea, al igual que Zaragoza y Gerona, Numancia y Sagunto, merece ocupar un lugar preferente en la historia patria. Santa Cruz de Tenerife, como esos pueblos, tiene legítimo derecho a que le contemple todo el mundo

12 Ibídem.

con esa sublime admiración que despierta siempre quien con justicia logra alcanzar el glorioso dictado del héroe”¹³. Finalmente, Amado Zurita, se pronuncia en términos similares: “¡Si [...] intentas conculcar nuestros derechos, destruir nuestras libertades, profanar las tumbas de nuestros padres y arrancar de nuestros pechos el sentimiento de la Patria, no olvides que ellos no han muerto! ¡Los de Sagunto, Numancia, Las Navas, Oriente, Lepanto, Santa Cruz de Tenerife, Madrid, Zaragoza y Gerona, aún existen; sus cuerpos son polvo, pero sus almas son inmortales!”¹⁴.

Todas estas manifestaciones patrióticas tienen como denominador común el referirse a episodios históricos muy lejanos en el tiempo: Numancia, Sagunto, las Navas de Tolosa... para luego referirse a acontecimientos más próximos, especialmente los vinculados a la Guerra de la Independencia Española. Precisamente, el patriotismo esgrimido en el primer centenario de la Gesta del 25 de julio hace referencia a la nación que surge después de la invasión napoleónica en España. Sus constantes alusiones a los episodios de Numancia o las Navas de Tolosa son simples retroproyecciones. Es la idea desarrollada por José Álvarez Junco en el sentido de que el nacionalismo que dominó el escenario político a partir de la Guerra de la Independencia Española, disfrazándose de eterno secuestró también la Historia¹⁵. Así, todos los estados – nación constituidos en el siglo XIX se retrotraen al pasado y atribuyen a ese nuevo sujeto colectivo que es la nación, una serie de hechos que nada tenían que ver con ese sujeto colectivo de reciente creación. Se trata, en definitiva, de una justificación historicista. La vena patriótica inmortalizada en el suplemento extra del *Diario de Tenerife* con motivo del primer aniversario de la Gesta en cierto sentido es muy similar a la España concebida por Benito Pérez Galdós en sus *Episodios Nacionales*. Siguiendo de nuevo a José Álvarez Junco, di-

13 Ibídem. El texto original manuscrito en CEDOCAM: Fondo Estébanez, Carp. 16; Doc 344.

14 Ibídem.

15 Álvarez Junco, José (2010).

remos que Pérez Galdós tuvo la suficiente sensibilidad para darse cuenta de que la España que se reconstruye después de la Guerra de la Independencia Española era otra cosa. España como nación había nacido en 1808 porque lo que existía antes era otra realidad. Lo que existía antes era una monarquía imperial transoceánica, constituida primero por los Augsburgo y luego por los primeros Borbones, cuyos territorios es cierto que se encontraban en la Península Ibérica y Canarias, pero es que también estaban en Italia, en Flandes, en América, en Filipinas. Después del periodo 1810 – 1825, momento en que prácticamente se pierden todos los territorios a excepción de Cuba, Puerto Rico y Filipinas, se construye un estado, una realidad completamente nueva, con unas nuevas fuentes de financiación, con una nueva burocracia, en definitiva, con un territorio que nada tenía que ver con lo anterior. Del concepto de súbdito se pasó al de ciudadano. ¿Por qué la pérdida de Cuba y Filipinas fue tan traumática si suponían una pequeña parte del territorio con respecto a la totalidad de las colonias que ya se habían perdido con anterioridad? Pues, precisamente porque a finales del siglo XIX, y a diferencia de la monarquía imperial transoceánica, España sí tenía definido un sentido colectivo de la nación. Cuando se perdieron los anteriores territorios esa idea colectiva de nación no existía y aquella pérdida no era culpa de toda una nación. Era culpa de un rey, en este caso Fernando VII¹⁶.

Patricio Estébanez y todos los colaboradores de aquel suplemento extra publicado por el *Diario de Tenerife* representan el pensamiento de una burguesía liberal que concibe a España como una realidad que tenía un pueblo y una libertad. Digo esto porque en el Santa Cruz de Tenerife de finales del siglo XIX, en concreto el del primer centenario de la Gesta, también afloró la reminiscencia de aquella “otra” España, la del pasado, concebida como un ente construido en torno a un rey y a una religión. Revelador en este sentido es un discurso pronunciado en la iglesia de la Concepción de Santa Cruz de Tenerife. En el mismo, Santiago Beyro apela a una

16 Álvarez Junco, José (2020).

suerte de preludio del nacionalcatolicismo español como fuerza para impedir la pérdida de aquellas últimas colonias, siguiendo el ejemplo de los héroes del 25 de julio de 1797. Así, recordaba ante los allí congregados que “A Nelson [...] el héroe de Trafalgar [...] lo volveremos a vencer, no con las bayonetas y los cañones, sino con la espada de la palabra, con el escudo de la fe y con la invencible armada de la caridad y de las buenas obras [...] Sí, con la cruz seremos invencibles; sin la cruz moriremos, como el sarmiento separado de la vid...”¹⁷.

En segundo lugar, el primer centenario de la Gesta del 25 de julio, tal como igualmente se recoge en el suplemento especial editado por el *Diario de Tenerife*, refleja que aquella burguesía liberal encarnada por Patricio Estévanez y sus colaboradores **reivindicaba para Santa Cruz de Tenerife el estatus de capitalidad**. Queremos decir con esto que el primer centenario de la Gesta debe considerarse como un episodio nada desdeñable del pleito insular. Aún más, la Gesta, tal como fue concebida en 1897, fue uno de los elementos esenciales en la construcción del pleito insular. Una capitalidad obtenida en 1822 pero que estaba en peligro ante las continuas y constantes presiones sufridas desde Las Palmas de Gran Canaria. Es sintomático que en la portada del suplemento especial del *Diario de Tenerife*, se reproduzca el escudo de la ciudad, aquel diseñado por una comisión que se desplazó a la corte y que, finalmente, fue aprobado y otorgado a la ciudad en la célebre Real Cédula de agosto de 1803¹⁸, igualmente reproducida en el mencionado suplemento del *Diario de Tenerife*, en virtud de la cual se le concedía los títulos de “Muy Leal, Noble e Invicta Villa”, antesala de aquel título de capital de la por aquel entonces provincia única de Canarias. Todos coincidían en que el título de Villa concedido por Carlos IV después de que se hubiera derrotado a Nelson le confería a di-

17 Discurso pronunciado por Santiago Beyro y Martín, párroco de la Iglesia de la Concepción de Santa Cruz de Tenerife, el día 25 de julio de 1897 con motivo de la celebración del centenario de la victoria sobre los ingleses en 1797. Biblioteca Municipal Central de Santa Cruz de Tenerife, caja nº 53, “Gobierno y Defensa”.

18 Real Cédula expedida en San Ildefonso el 28 de agosto de 1803 por Carlos IV.

cho episodio histórico una suerte de “mito fundacional”. Así, el célebre arquitecto Manuel de Cámara, otro de los colaboradores del suplemento extraordinario del *Diario de Tenerife* opinaba al respecto que “la Historia consigna la defensa de Santa Cruz de Tenerife como uno de tantos hechos que en sus páginas registra; pero en la particular de este pueblo reviste verdadera trascendencia porque de este acontecimiento [la victoria sobre Nelson] surge a la vida Santa Cruz de Tenerife como entidad histórica; por él, conquista los blasones que ostenta; adquiere, por así decirlo, personalidad; comienza el proceso verdadero de su posterior engrandecimiento...”¹⁹. Pero este flamante estatus administrativo no llegó a vencer del todo un cierto complejo que siempre anidó en el ánimo del santacrucero. Dicho de otro modo, la nueva situación administrativa de Santa Cruz de Tenerife le otorgaba “potestas” – potestad –, pero Santa Cruz reclamaba para sí, igualmente, una “auctoritas”, una suerte de autoridad moral de la que nunca había gozado en el panorama administrativo de Canarias y que remitía a una serie de méritos contraídos mucho antes del memorable episodio del 25 de julio de 1797. Idea que ya había planteado unos cuantos años antes Felipe Poggi y Borsotto, en concreto en 1881, en su *Guía Histórico – Descriptiva de Santa Cruz de Tenerife*. En la misma Poggi, reivindicaba que Santa Cruz de Tenerife existía mucho antes del 25 de julio de 1797 y que desde su fundación hasta la década de los 70 del siglo XVI, junto con La Laguna y Garachico, ostentó el privilegio de ser una villa, antecedente inmediato para ser reconocida como ciudad. Es decir, a juicio de Felipe Poggi la ciudad de Santa Cruz de Tenerife en aquellos tiempos había sido mucho más que un pueblo de pescadores: “la población de Santa Cruz, situada en el antiguo menceyato de Anaga, es, sin disputa, la primera que se construyó en la Isla de Tenerife. Su fundación data, a no dudarlo, desde el día 1º de mayo de 1494 en que los conquistadores españoles al mando del Adelantado Don Alonso Fernández de Lugo hicieron su primer desembarco e implantaron el Santo Madero de la Cruz en las playas de Añaza, su antiguo nombre, y levantaron una gran

19 VV.AA (1997). El documento manuscrito original en CEDOCAM: Fondo Estévez, Carp. 73, Doc 1958.

tienda cubierta de ramos de laurel donde se verificó el día tres y por vez primera el Sacrificio Eucarístico. No obstante, se niega por alguien este derecho de primogenitura, digámoslo así, suponiéndole un pueblo nacido ayer. Error grave cometan los que tal piensan. Hay muchos datos y razones que apoyan de una manera evidéntísima e irrecusable lo que dejamos expuesto; y entre ellas apuntaremos solamente los cabildos celebrados por el Adelantado en 1502, cinco años después de la completa reducción de la Isla, y cuando se dedicaba al fomento de esta naciente república, en las casas de Francisco Bosillo y en las de Francisco de Castro [...], y el haberse llamado Villa desde su fundación hasta poco después de 1522 [...] No se comprende la razón por que dejó de llamársele así. Lo que esto abona únicamente, a nuestro juicio, es la muerte del Adelantado acaecida en 20 de mayo de 1525 [...] Sorprende que habiendo figurado tanto en la conquista de Tenerife el célebre Puerto de Santa Cruz de Añaza, se hubiera dejado en olvido su importancia sucesiva, y envuelta en la oscuridad de la época”²⁰.

La defensa de los conceptos de patria y de capitalidad, por tanto, fueron los pilares en los que se fundamentó el primer centenario de la Gesta del 25 de julio, tan bien reflejado en el suplemento extraordinario del *Diario de Tenerife*. Es decir, fue concebido como un instrumento eminentemente político. Pero en ese marco, ¿qué visión se dio de los acontecimientos rememorados en dicho centenario? En primer lugar, como ya comentamos anteriormente, poco interés se mostró hacia las fuentes documentales las cuales, todo hay que decirlo, tampoco eran lo suficientemente conocidas como para que se pudiera reconstruir con cierto rigor el episodio, especialmente en lo que concernía al protagonismo jugado por unos y otros, ya que todas aquellas relaciones y memoriales reflejaban un ejercicio de subjetividad y, en muchos casos, de narcisismo, por atribuirse méritos locales. Y la visión británica apenas se tenía en cuenta. Recuérdese que Grandi Giraud escribió su relato para desautorizar la versión escrita unos meses antes por su superior en el

20 Poggi y Borsotto, Felipe Miguel (2004), pp. 13-14.

Castillo de San Cristóbal, José Monteverde, y también para contrarrestar la narración de los hechos por parte de Tolosa y Estranio²¹. El suplemento especial del *Diario de Tenerife*, el cual utiliza como única fuente histórica la *Historia...* de José Dugour, analiza la contienda no entre Inglaterra y España sino, más bien, entre **Nelson y Gutiérrez**, cosa normal puesto que en un relato de exaltación patriótica, el enfrentamiento personal es más directo y emocional, lo que nunca hubiera conseguido un sesudo relato fundamentado en fuentes históricas con vistas a analizar un contexto político, económico y social. Bueno, para ser más exactos, el centenario de la Gesta construyó un relato entre **Nelson y el cañón “El Tigre”**. Y nos explicamos...Gutiérrez, a pesar de su excelente hoja de servicios, por lo menos la oficial, no siempre gozó de buena prensa. Recuérdese lo que opinaba sobre Gutiérrez Francisco María de León en sus *Apuntes para la Historia de las Islas Canarias 1776 – 1868*: “No vemos en él un general valiente en el combate, pronto en la ejecución de los planes, intrépido y atinado, sino un militar que se sorprende, que se encierra en el castillo, que no recorre la línea para animar a las tropas, que hace sólo una salida al muelle cuando en él no había peligro”²². Opinión refrendada por la narración que sobre algunos acontecimientos que tuvieron lugar en la madrugada del 25 de julio de 1797 transmitió Pedro Forstall en una carta descubierta por Rumeu de Armas en el Archivo Histórico Nacional, la cual dio a conocer en el artículo “El teniente Grandy, héroe anónimo de la batalla de Santa Cruz contra el almirante Nelson”, publicado en el periódico *El Día*, en 1993²³. Forstall retrata a un Gutiérrez pusilánime, cuya pasividad chocaba con el empuje de Grandy en todas las operaciones dirigidas desde el Castillo de San Cristóbal. Para entendernos, a ojos de los constructores de la leyenda de la Gesta, Gutiérrez no estaba a la altura de Nelson. Toda leyenda histórica y todo mito buscan denodadamente emparentarse con el mejor pedigree, como cuando Virgilio atribuyó al miembro

21 Ontoria Oquillas, Pedro et al. (1997), p. 96.

22 Ontoria Oquillas, Pedro (1997).

23 Acontecimiento pocos años después estudiado en el ya citado artículo de Ontoria Oquillas, Pedro (1997).

de la familia real troyana, Eneas, buena parte del origen de Roma en su *Eneida*. Lo paradójico del caso es que el Nelson que estuvo en Tenerife, desde un riguroso análisis de la estrategia militar, fue protagonista de una actuación fallida, incurriendo en graves errores, y en aquellos momentos no gozaba del prestigio que luego sí adquirió en las batallas de Abukir y Trafalgar. Pero en su obsesión por universalizar a un personaje que le daría renombre a la Gesta, los artífices del primer centenario de la misma transformaron a un Nelson inexperto en una suerte de gloria del género humano. Valga como ejemplo el poema que Nicolás Estévez dedica a Nelson, cuya universalidad le otorga a la victoriosa Santa Cruz de Tenerife un estatus difícilmente superable:

**“Cuanto más alta se ponga/
De Horacio Nelson la
Estatua / más alto verán los
Siglos / el nombre de mi NIVARIA”²⁴**

Necesitamos incidir en esta idea. El Nelson que atacó Tenerife era todavía un militar que se estaba haciendo. Nelson asedió Santa Cruz de Tenerife bajo el síndrome de la academia militar, utilizando como modelo el ataque perpetrado años antes por Robert Blake, no atendiendo a ventaja estratégica alguna sino porque, ingenuamente, la situación planteada en el puerto de Santa Cruz de Tenerife le recordaba al escenario de los tiempos de Blake²⁵. Mientras Blake tuvo noticias de que la flota de Indias, formada por dos galeones, ocho mercantes y un patache estaba fondeada en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, Nelson, como su ilustre antecesor, había recibido la noticia sobre cierta flota del virrey de México que, igualmente, había fondeado en Santa Cruz de Tenerife. De ahí que Nelson, enseguida, asociase la situación con la que se había encontrado Blake en el mismo lugar un siglo y medio antes,

24 W.AA. (1997).

25 Vila Miranda, Carlos (2005), pp. 285-313.

como una situación muy similar a la suya propia. La inexperiencia de Nelson le hizo actuar por intuición y nunca a partir de un análisis estratégico riguroso. Así, cuando puso en práctica el ataque a imagen y semejanza del de Blake, nada salió como había sucedido en el pasado. Aunque es éste un hecho que se ha pasado de puntillas no está de más recordar que José Hernández Morán en un artículo publicado en *El Día* (12 julio 2003), comentaba al respecto que, a diferencia del ataque de Blake donde la artillería jugó un papel fundamental, en el episodio de Nelson en Santa Cruz de Tenerife, sin embargo, “no hubo duelo artillero” porque quien únicamente disparó fue la línea defensiva de la referida ciudad, siendo esta una de las causas que propiciaron la derrota de Nelson. Así, mientras Blake disparó 5.000 balas contra los castillos y baluartes santacruceros, las huestes de Nelson dispararon mucho menos y prueba de ello es que sólo 67 piezas de las 97 alineadas en el litoral santacrucero para su defensa fueron usadas. La explicación de esta deficiencia en la artillería británica hay que buscarla en que el escuadrón de Nelson era temible en el combate naval de tiros rasos y dicho procedimiento no pudo ponerlo en práctica en Santa Cruz al quedar los navíos demasiado lejos de la costa, no pudiendo su artillería, por tanto, apenas disparar un solo cañonazo, por increíble que parezca. Igualmente, se presentó a un Nelson como si fuera el Comandante en jefe de la flota británica cuando en realidad era el segundo de abordo y dependía de Thomas Jervis²⁶, el almirante de la misma. Finalmente, recordar que los ideólogos del primer centenario de la Gesta, basándose en su única fuente histórica oficial, José D. Dugour, avalan la teoría de que Nelson, habida cuenta la cantidad de hombres que trajo frente a la costa de Santa Cruz de Tenerife vino con la idea de conquistar la plaza fuerte. Esta tesis, luego reiterada por Millares Torres y por Rumeu de Armas²⁷,

26 Hernández Morán, José (2003).

27 Sobre dicha cuestión, Rumeu de Armas se pronuncia en los siguientes términos: “La imagen de Robert Blake, por la similitud del lugar, propósito y circunstancias, estaba en memoria de todos, pero no es menos cierto que Nelson consideraba que había diferencia entre ambas operaciones por cuánto que él no aspiraba a saquear el puerto, sino a tomar posesión de la isla...”, Rumeu (1991), p. 78.

sigue sin estar del todo clara, a pesar de que como indica Pedro Galán García, “el ataque a Santa Cruz de Tenerife no es, contra lo que se ha querido hacer creer, un mero ataque pirata más con el propósito de saquear las humildes posesiones de sus habitantes. El plan británico, al contrario, encerraba una doble finalidad estratégica. Las Islas eran una parada obligada para los navíos de la época, pues el Canal de Suez no estaba aún abierto y tenían que pasar por ellas todos los barcos procedentes de Europa hacia América, África o Extremo Oriente. Por lo que la primera finalidad del plan es la de privar a España del inmenso apoyo que suponían las Islas en la ruta hacia el continente americano, lo que supondría asestarle un durísimo golpe. Y si, además, estas caían en su poder les resultarían mucho más fáciles los ataques a los convoyes de ida y vuelta de América. A finales del siglo XVIII, Gran Bretaña se encuentra en un momento de máxima expansión, pero la independencia de Estados Unidos y la imposibilidad de arrebatar a España sus posesiones americanas le obliga a dirigirse hacia África y Asia, sobre todo hacia la India. Y para mantener la ruta a la India son necesarias bases en el Atlántico y el Índico. Es evidente que dominar el Archipiélago le permitía satisfacer esa necesidad...”²⁸. El órdago que lanzó Nelson a las autoridades isleñas pudo ser perfectamente la acción propia de quien quiere aparentar una seguridad en la estrategia y un potencial mayor que el que realmente tenía, ya que todos los antecedentes y correspondencia mantenida entre Nelson y Jervis dejan entrever que Nelson, quien, por cierto, tomó por su propia voluntad la iniciativa de atacar Tenerife y no recibiendo tal orden de Jervis²⁹, vino a Santa Cruz con la idea de perpetrar un simple acto de rapiña: robar el tesoro depositado en aquella ciudad tinerfeña, esto es, el perteneciente a la fragata San José de la Compañía de Filipinas³⁰. Tampoco consideramos como prueba

28 Galán García, Pedro (2016).

29 Ontoria Oquillas, Pedro et al. (1997), p. 11. Tesis avalada por Cioranescu en el prólogo de dicha obra.

30 Teoría apuntada, entre otros, por Agustín Guimerá Ravina, Colin White, Peter Marshall y Peter Goodwin: Nelson llegó a Tenerife para dar un golpe de mano con la intención de desgastar al oponente, objetivo materializado en la planificación de una acción de rapiña consistente en apropiarse de un valioso cargamento. En Gancedo Rodríguez, Vicente Argentino (2015), p. 12. Teoría que, por otra parte, compartimos,

definitiva a las intenciones conquistadoras de Nelson la existencia de algún informe emanado de las altas instancias británicas en el que se aboga por la conveniencia por parte de Inglaterra de conquistar Tenerife. Especialmente relevante es el publicado en el *Ipswich Journal* el 2 de septiembre de 1997, pero redactado antes del mes de julio del referido año, en el que literalmente se dice, entre otras cuestiones, que “Tenerife [...] es la más considerable de las Islas Canarias, tanto por su riqueza y comercio como por su extensión. Cuenta con defensas, aunque en nada formidables, y su captura es posible con poca o ninguna dificultad [...] En la isla hay varias montañas inaccesibles [...] La Isla [...] sufre terremotos. En 1704 tuvo lugar uno, que destruyó varios pueblos y muchos miles de personas. La Laguna es su capital”³¹. En efecto se aventura la posibilidad de un hipotético ataque – cuestión que no debe extrañar porque España e Inglaterra siempre estuvieron en guerra –, pero nunca se indica cuándo ni cuál es el motivo. Si esto hubiera sido así, insistimos, ¿por qué en las conversaciones mantenidas entre Nelson y Jervis, entonces, no queda reflejado en manera alguna este argumentario y tampoco hay referencia al mismo en el diario del *Theseus*?³² Y en otro orden de cosas, habría que recordar que Nelson llegó a Tenerife debido a la casuística generada por el Tratado de San Ildefonso, en pleno bloqueo del Mediterráneo a los británicos por parte de Francia y España, como reacción de

una vez estudiada la documentación británica recogida en Ontoria Oquillas, Pedro et al (1997). Nos referimos, en concreto, al Diario del *Theseus* y a la correspondencia mantenida entre Jervis y Nelson.

31 Hernández Bento, Carlos Fernando (2016), p. 235. En este exhaustivo estudio se hace referencia a más de un informe británico en el que se plantean ataques contra la plaza fuerte de Santa Cruz de Tenerife, pero del estudio de los mismos no puede concluirse que haya una conexión directa con el ataque de Nelson perpetrado contra el litoral de la mencionada ciudad. En el contexto de varios siglos de enfrentamiento entre Inglaterra y España este tipo de informes estaban a la orden del día.

32 Nos referimos a las cartas de Nelson a Jervis y viceversa, en Ontoria, Pedro et al. (1997), pp. 317, 225 y 337. Al respecto, no consideramos que tengan el carácter probatorio al que se refiere el mencionado Galán en su artículo de 2016 “La Gesta de 1797, mucho más que un ataque pirata”, *Diario de Avisos*, con respecto a argumento a favor de que Nelson atacó Tenerife para conquistar la isla de Tenerife. También nos referimos al Diario del HMS *Theseus*, transscrito y reproducido en la referida obra de Ontoria et al. (1997), pp. 327 - 334.

ambas potencias frente al embargo de embarcaciones españolas y francesas en los puertos británicos perpetradas por el Reino Unido como respuesta a la coalición hispano-francesa ratificada en dicho tratado, hecho que fue interpretada por la pérfida Alción como una declaración de guerra. Y en esta coyuntura, no parece que Nelson dispusiera de la logística suficiente como para plantear una invasión de Tenerife con la idea real de tomar dicha plaza fuerte como antesala de una conquista de Canarias. En este sentido, nos mostramos partidarios de la teoría desarrollada al respecto por Agustín Guimerá Ravina para quien "...frente a lo que mantienen algunos autores – entre ellos el propio Rumeu de Armas –, se trataba de una típica acción corsaria, con algún interés estratégico secundario. Había que mantener ocupada a la marinería de la escuadra, tras las operaciones de bombardeo de Cádiz. También había que seguir golpeando el litoral español"³³.

Y en el planteamiento maniqueo Gutiérrez versus Nelson, entra en liza la figura del cañón **“El Tigre”**, verdadero símbolo de la Gesta, el único que estuvo a la altura de la universalidad de Nelson, símbolo que hubo que fabricar para justificar el leitmotiv de tal acontecimiento, esto es, quién le birló el brazo derecho al contralmirante británico, ya que Gutiérrez, como ya hemos comentado, no gozaba de tal prestigio. El planteamiento de los ideólogos de la Gesta fue muy sencillo. Nelson, que no era invencible, ya había sido rechazado antes de venir a Tenerife en Cádiz, pero eso sí, nunca había sido herido y ni muchísimo menos había perdido un brazo. El que se hubieran dado tales circunstancias en la isla favoreció la idea de otorgarle el protagonismo de héroe no a una persona sino a una pieza de artillería, elemento que siempre estaría menos expuesto a una revisión crítica.

33 Guimerá Ravina, Agustín (2013), p. 69.



El “El Tigre” como elemento simbólico, igualmente, surgió en el seno del pleito insular. Es un magnífico exponente de cómo la política y el patriotismo local intentaron apropiarse de un cañón que, por lo menos, a ojos de la burguesía local constructora del mito de la Gesta, hasta ese momento apenas había llamado la atención y estaba más entroncada con la tradición popular. En efecto, hasta la publicación del suplemento especial del *Diario de Tenerife*, el 25 de julio de 1897, el “El Tigre” formaba parte del imaginario colectivo a pesar de que no hubiera fuente alguna que confirmara que fuera la pieza de artillería que hirió a Nelson. Y nos explicamos; entre la ingente masa documental conservada sobre el episodio de la Gesta del 25 de julio en forma de “relaciones” o “memoriales” – Juan Adán, Juan Aguilar, Dionisio de las Cagigas, Mateo Calzadilla, Bernardo Cólogan, Tomás Cólogan Valois, Francisco Grandi Giraud, Juan Guinter, Domingo Vicente Marrero, José Monteverde, José Murphy, Francisco José Román, Vicente Rosique, José Saavedra, Francisco de Tolosa, José de Zárate y Penichet y José María de Zuaznavar –, relaciones anónimas – las denominadas A,B,C y D –, poesías – el *Poema...* de Antonio Miguel de los Santos y la *Oda* de José

de Viera y Clavijo –, sermones – el de Fray Domingo Hernández – y fuentes inglesas – carta del guardamarina William Hoste, carta del oficial John McDougall, carta de William Mc Pherson y Diario del MHS Theseus –³⁴, únicamente hemos localizado una versión que da a entender que fue un cañón el que hirió a Nelson, aun-que conviene precisar que en ningún momento se da el nombre del mismo, el cual se disparó desde la batería de Santo Domingo, anexa al Castillo de San Cristóbal. Nos referimos al memorial de Francisco Grandi Giraud, firmado el 12 de diciembre de 1797. Grandi lo redactó con el objetivo de puntualizar algunas imprecisiones recogidas en la *Relación de José de Monteverde*, quien como su superior jerárquico – no en vano era el alcaide del Castillo de San Cristóbal en aquellos momentos –, quiso adjudicarse todo el mérito. Grandi, que en la madrugada del 24 al 25 de julio de 1797, por orden del General Gutiérrez, pasó a hacerse cargo de la batería del muelle de San Cristóbal, nos expone su relato de la siguiente manera: “El exponente [...] observó que la playa intermedia del muelle al castillo de San Pedro, la más limpia y proporcionada para ejecutar un desembarco [la cual] no estaba defendida por ninguna artillería, convidaba a los enemigos, muchos de los cuales la habían frecuentado, a introducirse por ella en el pueblo, estableciéndose desde luego en la Plaza Principal, cuya posesión les facilitaría el asalto a dicho castillo entonces indefenso por la parte de tierra. Estas consideraciones introdujeron al exponente [Grandi] a solicitar permiso al Comandante General para abrir en el mismo castillo [San Cristóbal] una tronera que flanquease aquel punto no defendido; y obtenida su licencia colocó, en la noche del 23 de julio, un cañón que en la madrugada del 25 fue bien funesto a los enemigos, pues dirigiéndose con parte de sus lanchas a desembarcar por esta playa, según había temido el exponente [Grandi], al fuego que este hizo en persona con aquella pieza, perdieron la vida, entre otros, el capitán Bowen, promotor de la expedición, su segundo y el práctico que los conducía, y fueron heridos cuantos allí desembarcaron, viéndose los que pudieron escapar a favor de la obscu-

34 Los contenidos de todos ellos han sido transcritos y reproducidos en Ontoria Oquillas, Pedro et al. (1997).

ridad, obligados a retirarse, llevándose consigo al contraalmirante Nelson, a quien el mismo cañón quitó un brazo..."³⁵. Es por ello por lo que Rumeu de Armas sentenció la imposibilidad de atribuir al El Tigre el mérito de haber herido a Nelson: "La tradición popular, siempre ingenua, le achaca [al cañón El Tigre] el haber mutilado a Nelson cuando intentaba poner pie en tierra en el muelle de Santa Cruz. Sin embargo, ni se puede afirmar ni negar en rotundo. Pudo ser el Tigre, igual que pudo ser otro cualquiera de los 67 cañones. Los cronistas coetáneos nada especifican sobre el particular..."³⁶. Poco después de acaecidos los acontecimientos, desde luego, su leyenda ya existía, y valga el dato que en la *Guía Histórico – Descriptiva de Santa Cruz de Tenerife* (1877) de Poggi y Borsotto (1881), en su callejero, figura una calle denominada "Del Tigre", actual Villalba Hervás³⁷. Es en el aniversario del primer centenario ya aludido cuando el "El Tigre", símbolo de la Gesta, **pasó de la transmisión oral popular a la tradición escrita** capitaneada por una burguesía liberal que necesitaba a toda costa encontrar un símbolo en torno al cual construir un relato. En efecto, **la leyenda del cañón continuaba. Lo que cambió fue el portador o transmisor de la misma.** Es un magnífico ejemplo de cómo durante el siglo XIX, el nacionalismo secuestró la cultura. Si el Cid tuvo a Tizona, y Zaragoza tuvo a Agustina de Aragón, la Gesta tuvo al "El Tigre". Recordemos de nuevo, ahora aquellas palabras del senador Fernández Caro: "...Los recuerdos históricos son la religión de los pueblos, y esos recuerdos deben santificarse". La biografía de "El Tigre" es la que sigue. Una vez finalizada la contienda, el 25 de julio de 1797, el "El Tigre" cayó en el mayor de los ostracismos y vuelve a ser objeto de interés en 1882. Hasta esa fecha, el "El Tigre" no fue más valorado que otros cañones que yacían olvidados en diferentes rincones de Tenerife, condenados al olvido. No obstante, la Superioridad de la Provincia de Canarias ordenó la creación de una batería provisional en Las Palmas, y para ello dispuso que se trasladaran desde

35 Ibídem, pp. 96-98.

36 Rumeu de Armas, Antonio (1991), p. 854.

37 Poggi y Borsotto, Felipe Miguel (2004), pág. 264. A este aspecto también se hace referencia Tous Meliá, Juan (1999), p. 16.

Tenerife un grupo de cañones de bronce que ya estaban fuera de servicio, entre ellos el “El Tigre”³⁸. Tuvo que ser el comisionado de la República de Venezuela en Tenerife quien denunciara la que iba a ser una pérdida irreparable. A partir de ese momento, la leyenda del cañón volvió a adentrarse en la mitología isleña.

El 7 de febrero de 1894, el alcalde de la capital de la Provincia de Canarias solicitó el “El Tigre” al Capitán General de Canarias, Marqués de Ahumada, quien, autorizado por el Ministerio de la Guerra en abril de ese mismo año, lo cedió al Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife. Es por eso por lo que otro de los colaboradores del suplemento especial del *Diario de Tenerife*, el marqués de Ahumada, protagonista de aquellos hechos, expresa su agradecimiento a Patricio Estévanez por participar en tan preciada empresa:

**“Me asociáis a un recuerdo de vuestra historia
Al grabar en “El Tigre” mi humilde nombre”³⁹**

El mismo Marqués de Ahumada había escrito unos años antes, el 27 de abril de 1894, a Patricio Estévanez, confirmando la devolución tan anhelada pieza: “El cañón Tigre, que ya ostentáis orgullosos como vuestro, es reliquia de una gloria imperecedera...”⁴⁰. Una vez que el “El Tigre” estuvo ya bajo su titularidad, Santa Cruz de Tenerife decidió levantar un monumento dedicado a los héroes de la gesta del 25 de julio. El monumento en la plaza pública fue otra de las manifestaciones habituales del patriotismo decimonónico. Es por eso por lo que, en agosto de 1893, Patricio Estévanez le comenta a Manuel de Cámara que “estás en un curioso error, que casi es un horror, suponiendo que se ha perdido el célebre cañón Tigre, que dejó a Nelson sin su brazo derecho. Existe tan conservado y tan flamante [que] le hago con frecuencia mis visitas, y muy poco has

38 Tous Meliá, Juan (1999), p. 11.

39 VV.AA. (1997). El manuscrito original en CEDOCAM: Fondo Estévanez, Carp. 8, Doc 168.

40 CEDOCAM: Fondo Estévanez, Carp. 8, Doc 173.

de vivir [...] si no lo ves rematado, a modo de original obelisco, tu proyectado monumento conmemorativo de la gloriosa jornada del 25 de julio de 1797, cuando [tengan lugar] las celebraciones del primer centenario”⁴¹.

Todo lo expuesto nos permite explicar y conocer mejor, y por lo tanto darle lógica al fenómeno que supuso la construcción de la Gesta con motivo del primer centenario de su celebración. Con este modesto estudio únicamente hemos pretendido exponer lo que a nuestro juicio explica por qué un grupo de intelectuales encabezados por Patricio Estévanez se vieron en la necesidad de construir una leyenda consolidada para siempre con el imperecedero símbolo que constituye el cañón “El Tigre”.

Y, por supuesto, como es habitual, el relato del imaginario colectivo superó a la Historia, porque como dijo George Dumézil, “un país sin leyendas se moriría de frío. Un pueblo sin mitos está muerto”. Los mitos y leyendas han actuado en la Historia como conductores de la educación a través de sus moralejas y sus paralelismos.

41 Ontoria Oquillas, Pedro (2018). El monumento en cuestión nunca llegó a levantarse.

BIBLIOGRAFÍA Y OTRAS FUENTES CONSULTADAS

Bibliografía:

- Álvarez Junco, José. "Galdós y el nacionalismo español". Conferencia pronunciada en el Instituto Cervantes. Madrid, 29 de octubre de 2020.
- Álvarez Junco, José. "La invención de la Guerra de la Independencia", *Studia Histórica. Historia Contemporánea*, 12.
- Dugour, José (1875). *Apuntes para la Historia de Santa Cruz de Tenerife desde su fundación hasta nuestros tiempos*. Santa Cruz de Tenerife. Imprenta, Librería y Encuadernación de J. Benítez y Compañía.
- Galán García, Pedro (2016). "La Gesta de 1797, mucho más que un ataque pirata". *Diario de Avisos*, 18 de julio.
- Gancedo Rodríguez, Vicente Argentino (2015). *El Contralmirante Nelson y el General Gutiérrez en la historia de Tenerife. Los hechos de la Gesta del 25 de julio de 1797*. Universitat de Barcelona.
- Guimerá Ravina, Agustín (2013): "De Cádiz a Tenerife (1797). la narración del capitán Ralph W. Miller". *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 59, pp. 43-84. Madrid - Las Palmas de Gran Canaria.
- Hernández Bento, Carlos Fernando (2016). *Ataques británicos contra las Islas Canarias en el siglo XVIII*. Cabildo de La Gomera.
- Hernández Morán, José (2003). "En torno a la gesta del 25 de julio de 1797 (II)", *El Día*, 12 de julio.
- Millares Torres, Agustín (1975). *Historia General de las Islas Canarias*, volumen IV. Cabildo Insular de Gran Canaria.
- Ontoria Oquillas, Pedro (1997). "El comportamiento del general Gutiérrez a

propósito de la carta de don Pedro de Forstall”, *El Día*, 13 de septiembre.

-Ontoria Oquillas, Pedro (2018). “El monumento pretermitido del simbólico cañón “El Tigre”, *El Día / La Prensa*, 25 de agosto 2018.

-Ontoria Oquillas, Pedro et al. (1997). *Fuentes documentales del 25 de julio de 1797*. Santa Cruz de Tenerife. Museo Militar Regional de Canarias y Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.

-Poggi y Borsotto (2004), Felipe Miguel. *Guía Histórico - Descriptiva de Santa Cruz de Tenerife*. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.

-Rumeu de Armas, Antonio (1991). *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*, tomo III (segunda parte), Gobierno de Canarias.

-Tous Meliá, Juan (1999). El Tigre. Un cañón de a 16. Historia y leyenda. Museo Histórico Militar y Regional de Canarias y Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.

-Vila Miranda, Carlos (2005). “El ataque de Nelson a Tenerife: la versión inglesa”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 51, pp. 285-313. Madrid - Las Palmas de Gran Canaria.

-VV.AA. (1997). *Diario de Tenerife. Extraordinario [del] 25 de julio. 1797-1897*. Santa Cruz de Tenerife. Litografía Romero.

OTRAS FUENTES:

-Archivo Histórico Nacional (AHN), ESTADO, 3370, Exp. 15, N2: Tratado de San Ildefonso.

-Biblioteca Municipal Central de Santa Cruz de Tenerife, caja nº 53, “Gobierno y Defensa, 1771 - 99”: Discurso pronunciado por Santiago Beyro y Martín el día 25 de julio de 1897 con motivo de la celebración del centenario de la victoria sobre los ingleses en 1797.

-Centro de Documentación Canarias y América (CEDOCAM): “Fondo Estévez” y “Fondo Roldán Verdejo”.

La investigación sobre los naufragios y las fortificaciones en el puerto de Santa Cruz de Tenerife a lo largo de la Edad Moderna, con especial énfasis en los vinculados a los ataques ingleses a la bahía, especialmente el de Nelson del día 25 el de julio de 1797

Alberto García Montes de Oca

Siglos XV y XVI

El Puerto de Santa Cruz de Tenerife ha sido testigo de muchos de los procesos y acontecimientos más relevantes de la Historia Canaria en los últimos cinco siglos, y algunos de los acontecimientos históricos más importantes a nivel mundial. Para poder comprenderlos, nos hemos de enfocar en aspectos que van desde la generalidad hasta las particularidades del Puerto, que lo configuran en un ámbito atlántico tal y como es en la actualidad y tal y como ha sido a lo largo de su historia.

Las Islas Canarias, lugar estratégico para el tráfico marítimo y las conexiones entre Europa, África y América, es un archipiélago configurado por ocho islas, siendo la central, geográficamente hablando, la de Tenerife. Santa Cruz, la actual capital, fue fundada en 1494 como cabeza de lanza en la conquista de la Isla. Al haber sido establecido el campamento castellano en las inmediaciones más protegidas del surtidero o fondeadero del Puerto, dotaba a los conquistadores de un enclave protegido de las poblaciones de tierra y con fácil acceso al mar. Se fundó en las proximidades de la

desembocadura del Barranco de Añazo, también conocido como barranco de las Carnicerías o Barranco de Santos. Su disposición le daba la cobertura de seguridad necesaria junto al cauce del barranco, junto al mar y junto a la desembocadura del cauce del Barranquillo del Aceite, hoy canalizado bajo la calle Imeldo Serís, construido sobre una colada basáltica, casi un malpaís, salpicada de tabaibas y cardones. La playa de sedimentos más finos y pequeños callados de la desembocadura del Barranquillo del Aceite, hoy en las inmediaciones del edificio Sur del Cabildo y el edificio MAPFRE, fue su embarcadero principal durante más de un siglo.

El Puerto de Santa Cruz está geográficamente protegido de los vientos alisios, a excepción de los que cuentan con componente Este, y está totalmente abierto a los vientos del Sur, siendo los vientos del Suroeste los que, por lo general, azotan el lugar en los meses de invierno. Esta disposición hace que realmente no fuera un puerto muy seguro, y que se denominase como un mal puerto con oleaje, con dos playas, donde los terrenos se cambiaban a diario con la brisa y suponían un peligro para los barcos allí fondeados.¹ Pero realmente, era el lugar más propicio de todos en kilómetros a la redonda para establecer un puerto, más aún si era un Puerto Real asociado a la ciudad, San Cristóbal de La Laguna, fundada en 1496 y sede del Concejo desde principios de 1497, construida en el entorno de una laguna natural en el territorio conocido como Aguere.

Hemos de entender las características geomorfológicas del lugar para entender cómo se dispuso el Puerto, sus fondeaderos y las actividades asociadas, por lo que no podemos comprender el Santa Cruz actual o el del siglo XVIII sin retrotraernos a su configuración más antigua. Y, en relación con las prácticas, actividades

1 En este caso específico, se trata de la descripción que hace el capitán general de la Flota de Nueva España de 1656-1657 Diego de Egues y Beaumont en una de sus cartas al Consejo de Indias mientras está fondeado con la flota en el puerto, entre principios de marzo y finales de abril de 1657. Archivo General de Indias, sección Indiferente General, legajo 2598, sin foliar.

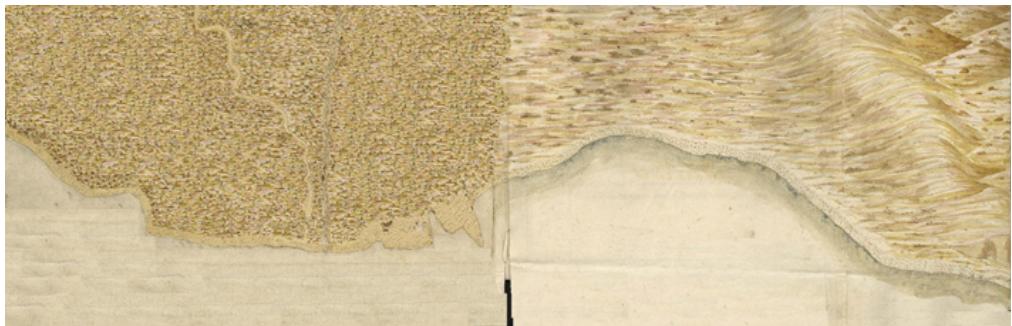


Fig. I: Aproximación cartográfica al puerto de Santa Cruz, em una edición propia del plano del lugar y puerto de Leonardo Torriani de 1588-1592, Biblioteca Universitaria de Coimbra, lámina entre los folios 74 y 75.

y la defensa del lugar –intrínsecamente vinculadas a la orografía, las características físicas del entorno, las meteorológicas y de la Mar–, es como, por norma general, vamos a encontrar las principales áreas de naufragios en el Puerto, ya sean perdidas por acontecimientos bélicos, condiciones meteorológicas adversas o por accidentes.

En épocas pretéritas, un puerto se puede entender, por lo general, como un fondeadero natural. Aunque vayan vinculados al concepto de puerto, los embarcaderos de origen antrópico, y edificios asociados no fueron utilizados en muchos lugares hasta bien entrado su uso como surtidero. El puerto de Santa Cruz contó, desde 1513, con una albarriada, un terraplén amurallado, construido inmediatamente al Norte de la caleta de la desembocadura del Barranquillo del Aceite, dando la escasa cobertura de artillería que podía mediante los cañones y tiros de los que disponía. Fue la primera defensa artillada del lugar y perduró, al menos, hasta 1553, fecha en la que se asoció la denominada como fortaleza vieja a su estructura. No existió fortificación en 1511, aunque sí se proyectó, pero la falta de fondos hizo imposible su ejecución. En cuanto a la antigua torre de Diego Herrera, construida en el siglo XV, fue borrada del lugar por las poblaciones aborígenes. La playa del principal desembarcadero junto a la que se construiría la albarriada –recordemos: muro defensivo con un aterrazamiento en la parte superior para disponer la artillería– sería conocida como la Caleta

de Blas Díaz, donde también hubo una carpintería de ribera, aunque se suele confundir con la caleta inmediatamente a su Norte, que posteriormente sería conocida como Caleta de la Aduana, ya que el calado y las dimensiones de los barcos de porte considerable darían fondo en los bajos del lugar. Se ha hablado de que los barcos se refugiaban en la caleta con mal tiempo, algo absolutamente impensable por la peligrosidad que inherentemente conllevaría el mar en la rompiente. No se descarta que las embarcaciones de pequeño porte se varasen en la Caleta de Blas Díaz, pero las mayores debían coger más fondo e incluso navegar para capear o correr los temporales. En las inmediaciones de la Caleta, en la colada basáltica que se disponía a su Norte, se construyó entre 1547 y 1548 un embarcadero sobre dos rocas de los bajos. Era un embarcadero para que se abarroasen las barcas auxiliares que suministraban víveres y mercaderías a los navíos, o para el embarque y desembarque de pasajeros, aunque en muchas ocasiones se seguía utilizando la Caleta.

Por lo tanto, la disposición de los embarcaderos, hacía que la zona de fondeo más propicia fuera el través de la caleta del Barranquillo del Aceite, donde los navíos contaran con varias brazas de profundidad para el fondeo, en la zona que hoy ocupa parte de la vía de servicio del puerto y dársena de Cabo-Llanos, en un entorno distante de los bajos formados por coladas basálticas que se adentraban en el mar y apartado de la desembocadura del Barranco de Añazo o de las Carnicerías –Barranco de Santos–, que contaba en su delta con grandes rocas arrastradas por las fuertes escorrentías estacionales, y que suponían un verdadero peligro para la integridad de las embarcaciones, además, de hacer prácticamente imposible el tránsito a pie por sus inmediaciones. Por lo tanto, se buscaban zonas que sirvieran de embarcadero resguardadas, donde poder llegar con las embarcaciones auxiliares, donde la orilla estuviera compuesta por sedimento más fino y callados, y en las que poder desembarcar con dichas embarcaciones auxiliares.

El primer naufragio de un navío documentado con certeza en la

actualidad en el puerto fue precisamente en un enfrentamiento bélico. Aunque se habla de las barcas y bateles que se pierden continuamente en el desembarcadero, en el proceso de la guerra franco-hispana entre Francisco I de Francia –y continuada por Enrique II– y Carlos I de las Españas, el corsario franco *Antoine Alfonse de Santoigne* vino a atacar el puerto de Santa Cruz y se fue a pique con su navío, por lo que se dice, como consecuencia del primer tiro de artillería de la albarrada. Este acontecimiento y el sucesivo que tuvo lugar en Santa Cruz de La Palma el año siguiente, protagonizado por *François Le Clerc* ‘Pata de Palo’, propiciaron la emisión de un informe del Cabildo de Tenerife por el que se hizo patente la necesidad de construir una fortaleza en el puerto tinerfeño, que empezó a proyectarse entre 1553 y 1554. Avanzada su construcción, en 1555 fue objeto de elogios por parte de Don Álvaro de Bazán², que transitaba por las Islas con la Armada de La Guardia, fortaleza de la que se emitió informe en 1557 y 1558, en el que se determinaban todas sus características. Las características de la fortaleza, si bien pronto se vieron que no eran las óptimas en relación a los fondeaderos y algunos edificios del lugar que la señoreaban, cubrió las necesidades en ese momento. En 1568, Juan Sánchez de Zambrana, su alcaide, propuso al Cabildo el ensanche de la plataforma de la artillería mar adentro, sobre la laja o colada basáltica que se adentraba hacia el Este bajo las aguas, para tener más espacio donde pudiese jugar la artillería y para poder dar cobertura a las caletas inmediatamente más al Norte de su posición, específicamente en el entorno de la posterior Alameda de Branciforte o del Duque de Santa Elena; calas y embarcaderos naturales, que quedaban en una zona de tiro ocluida por la laja de piedra, con casas construidas, donde muy poco después se levantaría el Castillo de San Cristóbal –actual plaza de España–.

Precisamente en esta laja, junto al mar también, se comenzó a construir en 1575 el Castillo de San Cristóbal, aprovechando ma-

² Sobre esto escribe Patricia Millán de Silva en el número 119 de la Revista de Historia Naval en 2012, en su artículo titulado “Las Expediciones de Don Álvaro de Bazán, primer Marqués de Santa Cruz, a las Islas Canarias (1555-1559)”.

teriales desmantelados del ‘Cubelo Viejo’ de la Fortaleza ‘Vieja’, que acabamos de citar. A diferencia de lo que se ha escrito, este cubelo o cubilete no tenía nada que ver con la torre de Diego de Herrera, ni con una torre que autores citan que construyó Fernández de Lugo, ya que, revisando todas las actas del Cabildo hasta 1548, no hay ninguna referencia a que tales fortificaciones existieran. Se trataba del cubelo más antiguo de los dos que tenía la Fortaleza, más próximo a las inmediaciones del nuevo Castillo y, por lo tanto, desde donde era más fácil llevar el material, además de que su desmonte no afectaría a la defensa del frente marítimo. En los años siguientes se concluyó el Castillo de San Cristóbal, de planta cuadrada y traza italiana, que contaba en cada una de sus cuatro esquinas, con un baluarte en forma de punta de diamante. Sería denominado como la principal fortaleza de Canarias, y protegía los fondeaderos principales del puerto de Santa Cruz: el del muelle de Blas Díaz y la Bahía de Santa Cruz, desde una posición adelantada hacia el Este, justo en la linde Norte de los edificios y casas del lugar de Santa Cruz.³

Por lo tanto, en el siglo XVI, encontraremos al menos tres áreas superpuestas propicias para el fondeo continuo de embarcaciones, áreas protegidas donde las embarcaciones quedaban resguardadas, donde, ya sea por accidentes, mal tiempo o combates, es más propicio encontrar embarcaciones hundidas en estas fechas, además de las playas que se encontraban más al Sur y que veremos más adelante:

La primera es el entorno de la Caleta de Blas Díaz, en el que también se construyó un embarcadero.

La segunda es fondeadero al Este de la albarrada, al través de la Caleta de Blas Díaz, que también incluiría espacios marítimos más al Norte, ya que, por lo general, por la dinámica de corrientes y

³ Hemos de entender que la denominación dde “lugar” se aplica a los grupos edilicios de pequeña entidad, tal y como se puede entender una pedanía, pero con pocos habitantes.

vientos, las embarcaciones se acercaban al lugar desde el Noreste y por lo tanto debían de ser espacios de tránsito defendidos.

La tercera, y defendida por la cobertura de San Cristóbal, sería la Bahía de Santa Cruz, en el entorno del actual puerto de pasajeros, y llegaría hasta más al Sureste del través del Barranco de Santos.

Respectivamente, podemos hacer mención a varios eventos de naufragios, que se podrían asociar a estos fondeaderos, zonas de tránsito y aproximación al lugar, ya fueran ocasionados por temporales o por el citado combate.⁴ En junio de 1589, se van al través en una tormenta 11 navíos fondeados en el puerto. El 29 de diciembre del mismo año, durante una tormenta se va a pique la nao Nuestra Señora de La Antigua, y en mayo de 1591 se van al través otros 11



Fig. II: Aproximación cartográfica al puerto de Santa Cruz, en una edición propia del plano del lugar y puerto de Leonardo Torriani de 1588-1592, Biblioteca Universitaria de Coimbra, lámina entre los folios 74 y 75.

4 Aparte de éstos y los que se documentarán para los siglos posteriores, los naufragios o siniestros -cuando se puede recuperar prácticamente la totalidad de los restos de los barcos o desmantelarlos- no están estudiados en su totalidad. Continuamente aparecen nuevas referencias en archivos locales, nacionales o extranjeros, además de no contabilizarse las embarcaciones de pequeño porte, tales como barcas auxiliares o pequeños barcos de particulares, cuyos naufragios son también considerados pecios.

navíos, por lo que tenemos, prioritariamente en estas áreas al menos 24 embarcaciones hundidas en el siglo XVI.

Siglo XVII

Tal vez el siglo XVII sea el peor documentado de la historiografía canaria, ya que los historiadores especialistas en paleogeografía del siglo XX desarrollaron sus investigaciones desde lo más antiguo de la conquista castellana de la Isla hasta donde pudieron, sin llegar a profundizar en el siglo XVII. Por lo tanto, encontramos un campo de estudio abierto, quedando por revisar cantidades ingentes de documentación, ya no solo pública, sino privada, eclesiástica y de fuera de la Isla, que puede contener información relevante relativa a los naufragios acontecidos en el puerto de Santa Cruz en el siglo XVII.

A finales de la década de 1590, tras varias lluvias estacionales, con su correspondiente aporte sedimentario de barrancos y cauces, la playa y embarcadero principal del muelle quedaron colmatados y derruido respectivamente, y parece ser que la Caleta que posteriormente sería conocida como Caleta de la Aduana pasó a ser el embarcadero principal, ya que, aunque de muy reducidas dimensiones, era un entorno relativamente tranquilo, fuera del alcance de aportes aluviales de escorrentía y al amparo del Castillo de San Cristóbal, a su Norte inmediato, y de la plataforma de la antigua Fortaleza, a su Sur inmediato, en el entorno de la actual explanada entre el edificio del Cabildo Insular y del Monumento a los Caídos de la Plaza de España.⁵

No sería hasta 1641, finalizándose en 1643, cuando se construiría el Castillo de San Juan Bautista, en otra posición avanzada hacia el Este, esta vez al Sur del lugar, cubriendo la Caleta de Ne-

⁵ Se percibe claramente en la actualidad, el desnivel entre la zona del monumento, ubicado sobre la laja del Castillo de San Cristóbal y el edificio de la torre del Cabildo Insular, inmediatamente al Sur de la Caleta, ya sobre la laja de roca sólida-antigua sección Norte del emplazamiento de la antigua fortaleza-.

gros –hoy devorada por la plataforma del Auditorio de Tenerife– y el denominado como Puerto Caballos, con embarcadero natural en playa en la desembocadura del Barranco Hondo, hoy bajo la montaña Palmetum del Lazareto, frente al recinto ferial santacrucero. El Castillo de San Juan se modificó en el siglo XVIII, reforzándole ampliamente su muro que da al mar, prácticamente doblando su volumen. Hoy, ubicado entre el Auditorio de Tenerife y el Parque Marítimo construido en el antiguo Lazareto, ha pasado de tener una posición aventajada en la costa a estar embutido entre dos dársenas, siendo aislado de la lengua de tierra que se adentraba en el mar hasta los años 80 del siglo XX por un foso excavado en la roca de la laja y parte sur de la que en su momento fue la Caleta de Negros. Frente a su emplazamiento, de época desconocida y bajo las rocas del muelle, se encuentran los restos de un barco hundido, que tras descubrirse y querer intervenirse en él, quedó sepultado exprofeso por los concesionarios de la obra en el plazo de dos días.

No fue hasta la guerra anglo hispana de 1655-1660 cuando se comenzó la verdadera fortificación de Santa Cruz.

Aunque se había propuesto desde mucho antes, no se habían desarrollado las fortificaciones de la Bahía y del resto de fondeaderos de Santa Cruz, incluyendo una torre en Paso Alto que había propuesto Leonardo Torriani a principios de la década de 1590, a falta de una imperante y acuciante necesidad. Pero la guerra contra los ingleses, que habían tomado la isla de Santiago (Jamaica) y que estaban bloqueando el tráfico indiano a Cádiz, para lo que incluso se aprestó una flota denominada de Los Cabos -Santa María y San Vicente-, supuso el revés definitivo. Si los procesos de fortificación de las Islas a cabo por el ingeniero militar Próspero Cassola en 1634 se centraron en la ciudad de Las Palmas, las características del puerto de Santa Cruz de Tenerife y el mayor número de habitantes considerados capaces de portar armas, inclinaron la balanza para que el capitán general de las Islas Don Alonso Dávila y Guzmán, optase por fortificar el litoral santacrucero, adecuando

las defensas en aquellas zonas propicias para el fondeo y de aproximación de navíos, acorde a la geomorfología, clima, vientos y navegación en el lugar.

Hemos de recordar que los barcos fondean en zonas donde puedan fijarse al fondo, pero donde los cables de sus anclas no sufran en exceso los embates de la mar ni los bordes abrasivos de rocas del lecho marino, y precisamente el centro de la Bahía, que se estaba convirtiendo en el fondeadero principal del lugar, contaba con las características geomorfológicas y sedimentarias más propicias para ello. Por lo tanto, no era descabellado que el semicírculo que formaba la bahía estuviese provisto de fortificaciones que pudieran concentrar su capacidad de fuego en el centro del fondeadero que ahora se convertía en el principal. Si en el siglo XV las características del lugar de Santa Cruz se dispusieron para protegerse de los ataques desde tierra, en el XVI desde el mar, pero acotando la capacidad de sus gentes y defensa a su número de habitantes y al volumen de tráfico naval, en el siglo XVII, el aumento de población y las características del tráfico marítimo terminaron por hacer del centro de la bahía al Norte de San Cristóbal el fondeadero principal.

Con el inicio de la citada guerra en 1655, se incautaron los bienes pecuniarios a los ingleses estantes y residentes en la Isla y se comenzó la re-fortificación del lugar y la Bahía de Santa Cruz, aunque con el tiempo y el avance de las obras se necesitaron continuamente más fondos. Para recaudarlos, particulares hicieron donaciones, se vendió gran parte de las existencias de grano de las alhóndigas de propios del Cabildo y se pidió ayuda económica casi forzada a los isleños.⁶

Se comenzaron a construir, mediante acuerdo del Cabildo, fortificaciones a lo largo de todo el puerto, desde el Barranco de Tahodio, al Norte, hasta el Barranco Hondo, al Sur. Todo el litoral esta-

⁶ Para ver más información sobre el tema, acúdase al apartado de fuentes documentales del número 204 de la Revista de Historia Canaria de 2022.

ría unido por una línea de parapetos, una trinchera amurallada por la banda de la mar de más de dos kilómetros, construida de piedra seca, para dar cobertura a las compañías y tiradores que tras ella se pusiesen; parecían más altas desde la mar, pero el desnivel del litoral ayudaba a ese efecto y a infundir la idea de un difícil desembarco.

Se Norte a Sur, se construyeron las siguientes fortificaciones:⁷

El Santo Cristo, en el Paso Alto o Mal Paso, cubriendo la entrada Norte por tierra a la Bahía. Era un fortín de pocas dimensiones, donde había dos cañones de hierro en el evento del 30 de abril de 1657. Era la primera fortificación que cubría de manera efectiva el W de la Bahía, y que podía disparar andanadas de disparos a los barcos enemigos en tránsito hacia el centro de la Bahía. Comprobando su efectividad durante el ataque inglés de 1657, se determinó hacer una fortificación, que, junto con San Cristóbal y San Juan Bautista, se convertiría en el tercer Castillo del puerto. Hacia 1670 se construiría un castillo con una plataforma poligonal por la parte de la mar y, adosada a su Sur, otra explanada para disponer tiros de artillería. En el siglo XVIII se modificó y la planta poligonal del castillo se tornó en una semicircular.

Seguidamente, el fortín de San Miguel, en la margen Norte de la desembocadura del barranco de Tahodio –hoy aparcamiento del Club Náutico– y el fortín de La Candelaria, en la margen Sur de la desembocadura del Barranco de Almeida, que se juntaba con el Barranco de la Leña –hoy en la intersección de la Rambla de San-

⁷ En el informe denominado “Relación de lo tocante al comercio de Canaria” -folios 1 y 2 recto destinado al Consejo de Indias en 1659, emitido por el intendente general de Canarias Tomás Muñoz, contenido en el legajo 773 de la sección Indiferente General del Archivo General de Indias, se hace mención a que: “Este Puerto está guardado de dos Castillos, cuatro reductos, una casamata, y media legua de trincheras, dos castellanos, ocho soldados, y artilleros, y 100 de las milicias, por turno de los tercios; cada semana una compañía, buena artillería y municiones, todo a costa de la Isla.” Por lo que en dicho informe vemos referenciados el Castillo de San Cristóbal, San Juan Bautista, y los bastiones de Paso Alto, San Miguel, La Candelaria y San Pedro, ya que los otros enclaves quedaron en desuso o se desmontaron.

ta Cruz y la Avenida Francisco Laroche-, eran dos fortificaciones pequeñas, de planta circular, que cubrían las aproximaciones a las playas de callaos del entorno. En el siglo XVIII se adecuaron a las necesidades de la época y se modificó su estructura y planta. San Miguel tomaría forma de cuña por la mar con dos puntas de diamante en los extremos de su muro de la banda de tierra.

La Batería de San Antonio, una pequeña fortificación a ras de playa, en las actuales inmediaciones de Edificios Múltiples, cubría una zona de relativo fácil acceso a la desembocadura del Barranquillo de San Antonio, canalizado hoy bajo la escultura 'Grupo Humano'. Poco se modificó a lo largo de su historia.

En una colada de lava que se adentraba en el mar con mucho desnivel un poco más al Sur, se encontraban en altura, casi como un engrosamiento de las trincheras, las dos baterías de Roncadores, denominación de esta zona por el sonido que hacía la mar batiente en sus inmediaciones. A finales del siglo XVII se dejaron de utilizar.

Inmediatamente a su Sur, la Batería de San Pedro, en el actual emplazamiento de la Avenida Francisco Laroche, a la altura de la terminal de pasajeros del Fred Olsen. En un principio era pequeña, de planta trapezoidal, pero en el siglo XVIII se le dio forma de bastión semicircular, y ya en el siglo XX, se construiría sobre ella un edificio, destinado a una academia militar. Con la construcción de la Avenida Marítima, al igual que ha ocurrido con prácticamente todas las fortificaciones del litoral santacruceño, desapareció para dar paso al cemento.

La siguiente fortificación sería la de la Caleta, que podría ser una precursora de la Batería del Rosario –al Noroeste de San Cristóbal– o una batería ubicada en el emplazamiento de la antigua fortaleza. De las dos opciones, ya que en las referencias sobre las fortificaciones del lugar de diciembre de 1657⁸ no se han encon-

⁸ Inventario de las fuerzas, pertrechos y municiones del Puerto de Santa Cruz, diciembre de 1657.

trado más especificaciones, optaré por la segunda, ya que es lógico el uso de un emplazamiento que, aunque deteriorado, estaba parcialmente adecuado a dicha función. En esta plataforma de la antigua fortaleza, en la década de 1670, se adecuaría la Batería de la Concepción, y junto a ella, se dispondría posteriormente el edificio de la Aduana, inmediatamente al Sur del Castillo de San Cristóbal, ocupando respectivamente el emplazamiento del actual Cabildo Insular y edificio de Correos.

En la margen sur de la desembocadura del Barranco de Santos, se levantaría, casi como otro engrosamiento de la trinchera, la Batería de San Telmo, junto a la ermita con dicha advocación, documentada en el mismo informe de diciembre de 1657 referido.

Hacia el Sur, encontraremos el Castillo de San Juan y para principios del siglo XVIII, dos baterías en la desembocadura del Barranco Hondo, en la ubicación actual de la entrada de la autopista del Sur.

En marzo de 1657 fondearía la Flota de Nueva España en el Puerto, objeto de la mayor batalla de la Historia de Tenerife. Una vez anclada, a través del Ingeniero de Cartagena y provincias de Tierra Firme Juan de Somavilla Tejada, se manda a construir dos fortificaciones, que se levantan en tiempo récord con la ayuda de los miembros de la Flota: El Fortín de El Bufadero, en la desembocadura del Barranco de El Bufadero, y el Fortín del Valle Seco. Durante la batalla del 30 de abril, como eran dos edificios ubicados en una zona de tránsito marítimo, de aproximación al puerto, pero fuera del alcance del fondeadero principal, se consideraron poco útiles. De la de Valleseco no se volvió a hacer mención y la de El Bufadero parece haber sido conocida como el Fortín de La Cruz, por su planta, aunque se le retirarían casi todos los cañones y para después de 1657 no se han encontrado más referencias a la misma.

En la batalla contra los ingleses de 30 de abril de 1657, denominada como 'ocasión' la Flota de Nueva España fondeada en el Puerto, se dispuso en posición defensiva en una hilera en forma de media luna a lo largo de la costa de la Bahía, desde aproximadamente la

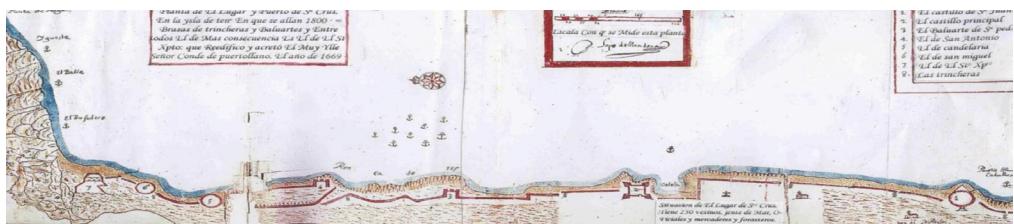


Fig. III: Plano del ingeniero Lope de Mendoza de las fortificaciones del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, 1669, Biblioteca Municipal de Rouen.

Batería de San Antonio, hasta el través Noreste del Castillo de San Cristóbal, aproada al viento. En la batalla, que duró más de diez horas, se intercambió un enorme fuego de artillería entre la armada inglesa de Robert Blake, compuesta por 26 fragatas de guerra y dos embarcaciones auxiliares y la Flota de Nueva España de Diego de Egues y Beaumont, compuesta por dos galeones de guerra, tres navíos de guerra, una urca pertrechada para el combate, tres embarcaciones auxiliares y tres barcos mercantes, respaldada por la artillería de costa de la Bahía, comandada en conjunto por Don Alonso Dávila y Guzmán. En el Puerto, y por una 'infeliz' casualidad, había fondeadas otras tres embarcaciones con destino a Las Indias.

Durante la batalla, se perdieron todas las embarcaciones castellanas. Ese 30 de abril de 1657, se perdieron autoinmolados antes de ser capturados:⁹

-El galeón capitana de la Flota Jesús, María y José, quemado y hundido al Este del Castillo de San Cristóbal, hoy unión de la dársena del muelle Sur con la de Cabo-Llanos.

-El galeón almiranta Nuestra Señora de La Concepción y San Luis, quemado y hundido en las inmediaciones de la dársena del muelle Sur.

⁹ Salvo dos mercantes de los fletados independientemente para Indias, que fueron capturados y fueron los ingleses quienes los hundieron en la propia Bahía por no poder remolcarlos y que se señalarán al final.

-El navío Nuestra Señora de Los Reyes, San Cosme y San Damián, de refuerzo, quemado en la costa frente a San Pedro.

-El navío Nuestra Señora de Guadalupe y San Antonio, de refuerzo, apodado 'El Campechano Chico,' quemado en las proximidades de su homólogo.

-El navío Nuestra Señora del Rosario y San Francisco Solano, de refuerzo, apodado 'El Campechano Grande,' quemado cerca de los otros dos.

-Los pataches de refuerzo de la Flota Jesús, María y José; Nuestra Señora del Rosario y San Bartolomé; y La Encarnación, quemados en la costa de la Bahía.

-Los barcos mercantes San Antonio de Padua, apodado 'La Vizcaína'; Nuestra Señora de La Soledad y San Francisco; y el Santísimo Cristo del Buen Viaje; quemados en las inmediaciones.

-La urca San Juan Evangelista, mercante aprestada como refuerzo en La Habana, apodada 'San Juan Colorado,' embarrancada en las proximidades de Roncadores y San Antonio y quemada.

-El mercante de camino a Indias El Sacramento, embarrancado en la costa e incendiado.

-Dos mercantes más, de permiso para Indias, uno de ellos de Santo Domingo, capturados por los ingleses y hundidos en la Bahía por no poder remolcarlos, hoy bajo la dársena del muelle Sur.

Con éstos, hacen los hundimientos en un solo día -faltantes por documentar los del resto del siglo-, 15 barcos, algunos de ellos, galeones de la Carrera de Indias, tipología nunca estudiada en su contexto arqueológico.

Siglo XVIII

Para este siglo, tal y como para el siglo XVI, contamos con la documentación para determinar el hundimiento de una serie de barcos en la rada de Santa Cruz, pero antes, continuaremos hablando de la evolución edilicia y de estructuras portuarias y defensivas a lo largo del siglo XVIII. Éste ha sido un periodo bastante estudiado, haciendo especial referencia a los trabajos de Alejandro Cioranescu sobre el Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Tras la reforma borbónica de 1718, con Felipe V, que estableció la sede de la Casa de La Contratación en Cádiz, y con la que se crearon los departamentos marítimos, fue cuando junto a la Caleta que quedaba entre la laja del Castillo de San Cristóbal y la de la plataforma de la antigua fortaleza de 1553 –la misma que la de la Batería de La Concepción– se construyó el edificio de la Aduana, integrando el modelo francés de gravámenes fiscales sobre las mercancías en la Isla.

Podemos determinar un hito fundamental, aunque hablamos ya de la segunda mitad de siglo, y es la construcción de un muelle sobre la laja del Castillo de San Cristóbal, la misma en cuyas inmediaciones y algo más profundo dio fondo el galeón capitana de la Flota de Indias de 1657, el Jesús, María y José. Proyectado desde 1729 por el ingeniero Miguel Benito de Hernán, proyecto reformulado por Antonio La Rivière en 1740-1741, no fue hasta 1757 cuando los ingenieros Francisco Lapierre y Manuel Hernández acometieron su construcción, como alternativa al desembarco de las mercancías por la Caleta de la Aduana. En enero del año siguiente, un temporal del Sur reventó gran parte del muelle, corriendo peligro también la integridad del fondo de la Caleta de la Aduana, por poder desplazarse sillares y mampuestos del muelle hasta su fondo y cegarlo. Se intentó recaudar el dinero en varias ocasiones para su arreglo, pero no fue hasta 1773 que se rehabilitó el muelle por obra de los ingenieros militares Joseph Ruiz y Luis Marqueli. Pero a finales de 1774 otro embate del mar causado por una borrasca

del Suroeste volvió a arruinar gran parte de su estructura. Y con la misma dinámica de reconstrucciones y destrucciones funcionó el muelle de Santa Cruz. Contaba con varias escaleras que finalmente se unieron como una escalinata en su última reparación del siglo, y con una morfología poco variable, su punta terminaba en una batería conocida por su forma semicircular a la que se llamó cabeza de martillo. Ésta, estuvo operativa en el ataque inglés de 1797.

Respecto a las defensas litorales, hemos de hablar de la fortificación de la línea de costa de Santa Cruz desde San Andrés, con su torre al margen Sur de la desembocadura conjunta de los Barrancos de Salazar y de las Higueras. Fue derruida en varias ocasiones por fuertes escorrentías, y en 1797 protagonizó el último de los hundimientos que documentaremos. Su ruina definitiva aconteció por una fuerte escorrentía en 1894.

En la costa de la Bahía y de la sección Sur de la villa de Santa Cruz, se dispuso una serie de nuevas fortificaciones, amén de adecuar a las nuevas demandas de la arquitectura defensiva las ya existentes, algo mencionado suavemente con anterioridad.

La plataforma de Paso Alto se vio fuertemente artillada, y su posición idónea en la ruta de entrada de navíos al puerto, su alcance artillero al fondeadero principal y su posición próxima a la Montaña de la Altura, que daba cobertura a los navíos que fondeaban en sus inmediaciones, protegiéndolos del Alisio, hicieron del Castillo y Plataforma del Santo Cristo de Paso Alto, un hito fundamental en el Puerto.

Sobre la Montaña de la Altura se dispondría poco antes del ataque de Nelson a la Villa, un baluarte que cubría la subida a la ciudad, San Cristóbal -La Laguna- por el Barranco Seco y por el Valle de Tahodio.

En la margen Sur del Barranco de Tahodio, a la retaguardia de la

primera línea de defensa, abanderada en ese tramo por el Fuerte de San Miguel, se dispuso una batería enterrada, excavada en la roca y tierra, parapetada por el mismo terreno circundante.

Cubriendo el acceso a pie desde Tahodio hacia el Barranco de Almeida, casi en su desembocadura, en el actual emplazamiento de la fuente conocida como Monumento a Franco, se dispuso un cuerpo de guardia artillado en la linde Sur del barranco. Se denominó Espaldón de San Rafael, y se encontraba a mayor altitud y un poco más al Suroeste que el Baluarte de La Candelaria.

En la misma altitud que San Rafael, al Oeste de la Batería de San Antonio o Huerta de los Melones, en el actual emplazamiento del frente de costa del Centro de Historia y Cultura Militar de Almeida, se dispuso la Batería del Pilar, que contaba con tres cañones.

Y, a su Sur, sobre San Antonio también, se levantó la Batería del Calvario o Santa Isabel, que daba cobertura artillera al Noreste.¹⁰

Entre San Pedro y el Castillo de San Cristóbal, en el emplazamiento aproximado de la actual Alameda de Branciforte, se erigió la Batería del Rosario que daba cobertura al Este y, con un cañón, al Norte.

Adosada a la punta de diamante noroccidental del Castillo de San Cristóbal, se levantó la Batería de Santo Domingo, que reforzaba a ras de tierra la defensa del muelle y la playa.

La plataforma de la antigua fortaleza, fue el lugar donde finalmente se erigió la Batería de la Concepción, e, inmediatamente a su Oeste, se levantaba el edificio de la Aduana.

10 Hemos de recordar, que prácticamente todas las construcciones militares de Santa Cruz levantadas ex novo este siglo, se adecúan a la orografía litoral, e intentan dar la mayor protección al Puerto y sus fondeaderos, adaptándose a la morfología del lugar y a las necesidades de esos momentos.

En la margen Sur del Barranco de Santos se rehabilitó la batería de San Telmo, enfocada hacia el Sureste.

De nueva planta, y en la actualidad en pie, embutida en el asfalto a escasos 50 metros al norte del Auditorio de Tenerife, se levantó la batería de San Francisco, para cubrir la Caleta de Negros desde su Norte, contando en el siglo XVIII con cinco tiros que cubrían la playa.

Y desde San Juan hasta el Barranco Hondo de Santa Cruz, cuya impronta podemos ver en la salida de la TF-1 en sentido Sur y en el interior del recinto de la refinería, encontrábamos cuatro baterías menores, prácticamente engrosamientos de la trinchera, cubriendo el Lazareto o zona de cuarentena de navíos fondeados, al través del actual Parque Marítimo. En la desembocadura del Barranco Hondo, una batería más, que cubría su playa.

Son tantas las fortificaciones hechas, que solo cabe en este escrito el mencionarlas, sin entrar en detalle de su explicación profunda ni descripción. Unidas por el muro de trinchera que iba desde el Barranco de Tahodio hasta el de Puerto Caballos –Barranco Hondo–, combatientes o no, estas fortificaciones, más las mencionadas del siglo XVII –a excepción de las de El Bufadero y Valle Seco– participaron en la defensa de la Villa en el ataque de 1797.



Fig. IV: Detalle del plano del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, por el cartógrafo Jean Jacques d'Isle, 1740, Biblioteca Nacional de Francia.

Pero, para no adelantarnos en acontecimientos, nos debemos de detener puntualmente en 1706. Si en mayo de ese año tenía lugar

la erupción del volcán Trevejos o Arenas Negras, que sepultó y cegó el Puerto de Garachico, en noviembre tuvo lugar el segundo gran ataque inglés al Puerto de Santa Cruz. El contra almirante John Jennings, al mando de trece navíos artillados con unos 800 cañones, más allá del alcance del fuego de las baterías de costa, pasó a gran cantidad de hombres a 37 botes y se dirigió al lugar, pero tras el primer cañonazo de aviso desde San Cristóbal, continuaron su avance en los botes y las baterías de costa dieron fuego durante más de dos horas evitando la aproximación del enemigo. Parece que su intención era la de tantear una posible conquista de Canarias y abrir un frente en las Islas, con la excusa de apoyar a uno u otro bando en la Guerra de Sucesión Española, pero hasta el momento sigue sin estar claro. Este acontecimiento se ganaría la segunda cabeza de león en el escudo santacrucero, pero ciertamente fue un conato de combate.

A lo largo del siglo, se han documentado una serie de naufragios, que, si prácticamente todos se han perdido por causas climáticas, dejan en el fondo del Puerto muchos restos patrimoniales. Los eventos documentados hasta ahora son los siguientes:

En 1715, La Subtile, un navío francés cargado desde Berbería con almendras y otros productos, se hundió frente a la costa de Paso Alto durante una tormenta.

El 23 de octubre de 1722, un número indeterminado de navíos se va al través durante una tormenta en la costa de Santa Cruz. Por un golpe de mar, una goleta acabó en una finca de la costa llamada de Ventoso.

En 1784, catorce embarcaciones zozobran en el puerto durante un huracán.

En la noche del 24 al 25 de julio de 1797 se hunde el Cutter Fox al través de Santa Cruz, y al día siguiente, La Bombarda El Rayo, capturada en las costas de Andalucía y apodada por los ingleses Terror, es hundida frente a la costa de San Andrés.

Estamos hablando –sólo de las documentadas– de al menos, diecisiete embarcaciones perdidas en el Puerto, aunque el número presume ser mucho mayor.

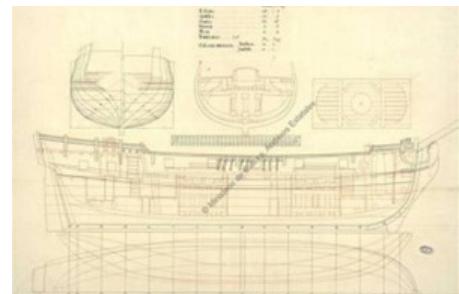
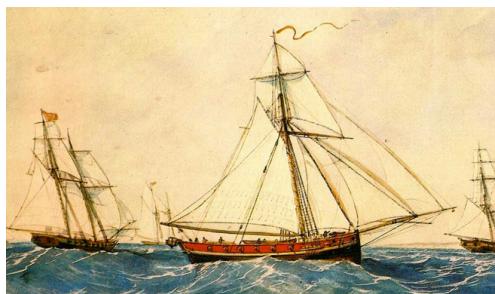
El ataque de Nelson de julio de 1797

El acontecimiento que tuvo lugar en este relato y que otorgó la tercera cabeza de león al escudo de la ciudad es harto conocido, por lo que nos ceñiremos a hablar de las embarcaciones perdidas. En la noche del 24 al 25 de julio, mientras se procedía a la aproximación de las tropas inglesas a las costas de Santa Cruz, un Cutter o balandra de la escuadra inglesa denominada Fox, fue hundida cargada de gente que se disponía a desembarcar en la Plaza Fuerte. Un Cutter es una embarcación de poco calado, maniobrable, versátil y de un solo mástil, dotada de foque, vela cuadra y cangreja. Al igual que los pataches auxiliares en el siglo anterior, acompañaban a las flotas para sondar los puertos, otear peligros a la vuelta de las vertientes y hacer labores auxiliares, de comunicación y aproximación a costa.

El Fox fue hundido mientras se acercaba a la orilla por un tiro que le dio en la línea de flotación. Eso, añadido al gran peso que llevaba la embarcación cargada de marinos y pertrechos para el asalto, hizo que se hundiese en poco tiempo, muriendo más de 90 personas. La ubicación del naufragio es desconocida; se ha especulado bastante sobre dónde puede estar, pero no se ha podido determinar. Debe de ser un punto dentro del espacio portuario, pero la pobre gestión de los restos arqueológicos en el entorno muy posiblemente lo habrá llevado a su desaparición. Aunque es sólo una embarcación, y de pequeño porte, la historiografía santacrucera ha dotado de un misticismo épico este naufragio, que, aunque sea tumba y buque de Estado extranjero en aguas litorales, no ha sido objeto del merecido respeto como bien patrimonial, cultural y cultural.

El segundo y último hundimiento de esta incursión, ha sido muy poco estudiado. Lo han hecho en mayor profundidad Gabriel Escri-

bano y Alfredo Mederos. Se trata del hundimiento de la Bombarda Terror o El Rayo, ya que era una embarcación española capturada en las costas de Andalucía y traída con la escuadra de Nelson, contraalmirante de una flota mayor que quedó en las costas andaluzas. Una vez terminada la incursión inglesa y firmadas las capitulaciones, las embarcaciones inglesas, próximas a la costa de San Andrés, recibieron los disparos de artillería de la torre del lugar, donde todavía no tenían constancia del cese de hostilidades. De igual manera que al Fox, una pelota dio en la bombarda, que se fue a pique frente a la costa de San Andrés, embarcación de la que tampoco se han encontrado restos.



Figs. V y VI: Respectivamente, representación de una balandra o Cutter; planos del casco de la bombarda el Rayo.

Aunque se trate de un acontecimiento muy destacable en la Historia de Santa Cruz, la magnitud del ataque no se corresponde con la magnificencia que se le da, que, más que analizar y entender el funcionamiento del Puerto de Santa Cruz y sus defensas, parece querer posicionarse frente a un invasor, en un discurso político fruto de su contexto, pareciendo querer demostrar que la Villa estaba al nivel de la figura de Nelson –que por aquel entonces no era mítica–, más que por valorarse a sí misma sin comparativas. En esta serie de acontecimientos, la población en general cree que el único hundimiento del puerto es el del Fox, que, no fue el único del evento, y que, ni mucho menos, es la única perdida considerable en el litoral santacrucero.

La arqueología subacuática en el puerto de Santa Cruz

Para terminar, me gustaría hacer una serie de aclaraciones respecto a lo que la Arqueología Subacuática significa en el Puerto de Santa Cruz. Este apartado no deja de ser reivindicativo con la actual gestión del entorno arqueológico, pero se enfoca a una salida proactiva y beneficiosa para las instituciones portuarias, la población, su identidad y sus economías.

En la actualidad, el Puerto de Santa Cruz cuenta con cuatro zonas contiguas de protección arqueológica de primer nivel, es decir, zonas en las que se ha constatado la presencia de material arqueológico. No sólo incluye los espacios acuáticos, sino las áreas que ocupan las dársenas e infraestructuras portuarias, y se extienden desde El Bufadero hasta el Muelle de la Honduras, además de otra zona de protección arqueológica en San Andrés. El avance de la ciudad y el puerto ha sido inevitable, y se ha destruido una cantidad ingente de patrimonio arqueológico, pero el Patrimonio Cultural Subacuático (PCS) está amparado por la ley estatal y autonómica, por planificación nacional y por convenios internacionales, y hemos de abogar por su protección. Abogar por su protección no sólo como restos materiales de naufragios y prácticas portuarias, sino como hitos de la identidad y cultura de la Humanidad, tumbas y buques de Estado, que han de ser protegidos, respetados e investigados, hitos históricos que cuentan inherentemente con la categoría de Bienes de Interés Cultural, con protección integral, aunque no se haya determinado su posición exacta, por lo que la prevención en la praxis en las zonas portuarias es la principal herramienta a utilizar, más aún, estando estipulado por la Ley de Patrimonio Cultural de Canarias, que el 1,5% de los fondos destinados a obras de ingeniería e infraestructuras deben ser destinados a cubrir aspectos culturales de esas intervenciones.

No podemos terminar sin decir que pudo considerarse Santa Cruz como un lugar de poca entidad en un principio, un puerto malo para el fondeo y peligroso para los barcos hasta que se construye-

ron los diques en el siglo XIX y en el XX, pero esta peligrosidad le dio también suma protección, y lo cierto es, que es el único gran puerto de Canarias y una de las dos únicas plazas fuertes en la España actual que pueden considerarse invictas, la única capital de provincia que puede gozar en su título de los apelativos de 'Muy Noble, muy Leal, Invicta y muy Benéfica' Santa Cruz de Santiago de Tenerife, y eso es posible gracias a su disposición, su puerto y, sobre todo, a sus gentes.

Nuestra labor es seguir luchando por el patrimonio y señas de identidad de forma proactiva, haciendo llegar a la ciudadanía el conocimiento del pasado que forma parte de la configuración de su presente. Sólo nosotros podemos decidir qué hacer con el tiempo que se nos ha dado.

Bibliografía

- Álvarez Prieto, J. F. (2017). *Arquitectura Militar en las Islas Canarias*. Tenerife, en: <https://docplayer.es/45939534-Arquitectura-militar-en-las-islas-canarias-jose-felix-alvarez-prieto.html>
- Cioranescu, A. (1993). *Historia del Puerto de Santa Cruz de Tenerife*. Viceconsejería de Cultura y Deportes. Gobierno de Canarias.
- Cioranescu, A. (1998). *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, Volúmenes I-II. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.
- De La Rosa Olivera, L. (c. 1944). *Catálogo del Archivo Municipal de La Laguna*. Originalmente en *Revista de Historia Canaria*, digitalizado por la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- Dugour, J. D. (1876). *Apuntes para la Historia de Santa Cruz de Tenerife desde su fundación hasta nuestros tiempos*. Imprenta de I. Benítez y Compañía. Santa Cruz de Tenerife.
- Fernández Duro, C. (1892). *Bosquejo Biográfico del Almirante Don Diego de*

Egues y Beaumont, y relación del Combate Naval que sostuvo con los ingleses en Santa Cruz de Tenerife, Año 1657. Imprenta de La Andalucía. Sevilla.

-Firth, C. H. (1905). "Blake and the Battle of Santa Cruz," en: *The English Historical Review*, número 78, Volumen XX, abril de 1905, *Oxford Journals, Oxford University Press*, Universidad de Oxford. A través de JSTOR, en <https://www.jstor.org/stable/548912>

-García Montes de Oca, A. (2017). *Sobre las Aguas y Bajo Ellas. Un Modelo de Estudio del Territorio. Propuesta de Carta Arqueológica Subacuática*. Santa Cruz de Tenerife. No publicado.

-García Montes de Oca, A. (2020). "Transcripción de documentos relativos a la primera fortaleza de Santa Cruz de Tenerife". En *Revista de Historia Canaria*, número 202, pp. 431-460.

-García Montes de Oca, A. Benítez Cabrera, V. García Díaz, C. (2021). *Elaboración de una Geodatabase de Conocimiento para la Ordenación Espacial Marítima del Patrimonio Cultural Sumergido en las Aguas Litorales y sus Fondos*. Proyecto elaborado para Elittoral, para Grafcan.

-García Montes de Oca, A. Rodríguez Illescas, J. M. (2022). "Transcripción de un Conjunto Documental Relativo a la Fortificación del Lugar y Puerto de Santa Cruz de Tenerife entre 1655 y 1657, y relación de la Batalla de Santa Cruz de 30 de abril de 1657, por Alonso Dávila y Guzmán. *Revista de Historia Canaria*, número 204, pp. 257-286.

-García Montes de Oca, A; Rodríguez Illescas, J. M. (2020). "La primera fortaleza y muelle de Santa Cruz de Tenerife. La evolución del lugar y puerto en el segundo tercio del siglo XVI (I)", *Revista de Historia Canaria*, número 202, pp. 13-30.

-García Pulido, D. (2017). *Cuaderno de Citas de José de Ancheta y Alarcón*, Volumen III. Ediciones Idea. Santa Cruz de Tenerife.

-García Rodríguez, E.P. (2011). *Veleros en Canarias: Naufragios y Hundimientos*. Ediciones Idea. Santa Cruz de Tenerife.

-Lobo Cabrera, M. (2014). *El Ingeniero Militar Próspero Casola y Canarias: Escritos, informes y descripciones*. Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas.

-Mederos Martín, A. Escribano Cobo, G. (2015). "Prospección arqueológica del fondeadero del barranco de San Andrés o Abicore (Tenerife, Islas Canarias)". *Estudios Canarios*, número 59, pp. 129-165.

-Millán de Silva, P. (2012). "Las expediciones de Don Álvaro de Bazán, primer

Marqués de Santa Cruz, a las Islas Canarias (1555-1559)". *Revista de Historia Naval*, nº 119, pp. 69-90. Ministerio de Defensa.

-Pinto y de La Rosa, J.M. (1954). *Apuntes para la Historia de las Fortificaciones de Canarias*. Santa Cruz de Tenerife e Instituto de Historia y Cultura Militar de Canarias, edición de 1996.

-Rumeu de Armas, A. (1949). *Canarias y el Atlántico. Piraterías y Ataques Navales contra las Islas Canarias*, Tomo III, primera parte. CSIC.Madrid.

-Santiago Rodríguez, M. (1942-1944). *La Piratería, el corso y las Invasiones contra las Islas Canarias y sus Aguas durante los siglos XVI, XVII y XVIII*, Partes I-V, Instituto de Estudios Canarios, Universidad de La Laguna, manuscrito inédito, en Biblioteca Central de Guajara, Fondo Antiguo, Manuscrito MS 153.

-Torriani, L. (1592-1594). *Alla Maesta del Re Catolico, descrittione et historia del regno de l'isole Canarie gia dette le Fortvnate con il parere delle loro fortificationi*. Biblioteca universitaria de Coimbra.

-Tous Meliá, J. (2004). *El Hércules. El Cañón más Precioso del Mundo. Una aproximación a la Historia de Canarias a través de la Artillería*. Edición de Juan Tous Meliá. San Cristóbal de La Laguna.

-Viera y Clavijo, J. (a) (1772). *Noticias de la Historia General de Las Islas Canarias*, Tomo III. Imprenta y litografía Isleña. Santa Cruz de Tenerife, edición de 1860.

-Viera y Clavijo, J. (b) (1772). *Noticias de la Historia General de Las Islas Canarias*, Tomo III. Edición de Manuel de Paz Sánchez. Ediciones Idea, 2016.

Fuentes de archivo

Archivo General de Indias

-Legajo Indiferente General, 773. Reales Ordenes, Cartas y Expedientes.

-Legajo Indiferente General, 2598. Reales Ordenes, Cartas y Expedientes de la flota al cargo de Don Diego de Egues.

-Legajo Indiferente General, 2598. Plano de la fortificación que se hace en la cañada del Bufadero, para defensa de la entrada y surgidero del puerto de Santa Cruz de Tenerife, 16 de marzo de 1657. Digitalizado.

Archivo Municipal de La Laguna

Fondo Antiguo, Sección Primera:

-Legajo F XIII: Fortificaciones 5, carpetas 29, 30, 32 y 33.

-Legajo F XIV: Fortificaciones 6, carpetas 1, 7, 8, 9, 10 y 20.

Archivos Estatales

-Rosel, M. (1723). Descripción de la Marina y puerto de Santa Cruz de esta Ysla de Thenerife, delineada de orden del Esceletísimo Señor Marqués de Valhermoso, Comandante General y Prezidente de la Real Audiencia de estas Yslas.

<http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=179895>

Gallica - Biblioteca Nacional de Francia

<https://gallica.bnf.fr/>

-Jean Jacques, cartógrafo, (1740). Plano de Santa Crux de Thenerife, su Costa y Sondeo, con un Muelle.

-Plan de la Rade de Santa Cruz de Tenerife, levé en Fevrier 1817, Pendant la Relâche de la Corvette de S.M. La Bayadère. 1817.

-Departamento de Marina de Francia, Sin fecha. Veüe de Sancte Croix en l'Isle de Tenerif, estant au centre du cercle ponctué par les 29 brasses sable noir vazar. Remarques du Moüillage de Sancte Croix. 93

Puertos de Tenerife

-Plano Estado actual de las instalaciones portuarias, planta general, agosto de 2013. Autoridad portuaria, Ministerio de Fomento, Santa Cruz de Tenerife, 2013.

-Reyes García, J. (2016). Plano de los cañones encontrados en el Puerto de Santa Cruz en febrero de 2016, titulado Planos de Ejecución en obra Túnel de la Vía de Servicio en el Muelle de Enlace del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, en el que se superponen los afloramientos. DRAGADOS. Puertos de Tenerife.

Las fuentes británicas para el estudio del ataque de Nelson contra Tenerife: archivísticas, bibliográficas, hemerográficas y museísticas

Carlos Fernando Hernández Bento

Licenciado en Geografía e historia y Jefe del Archivo Municipal de S/C de Tenerife.

De la Tertulia Amigos del 25 de Julio

*“Perdón por mi olvido injusto, que
del justo ya cuido yo.”*
C.F.H.B.

Introducción

Como es sabido la palabra “Historia” viene del latín “historiam” (búsqueda) la cual deriva a su vez del griego “hister”, cuyo significado es “sabio”; siendo la disciplina encargada del estudio de los hechos pasados protagonizados por los seres humanos, mediante el análisis crítico de testimonios o fuentes documentales verídicas. El historiador ha de procurar que estos testimonios o fuentes documentales de las que bebe sean fiables para poder analizar y reconstruir, también de forma fiable, los acontecimientos y estructuras del pasado.

Wit, Jacob, Alegoría de la escritura de la historia (1754)
Amsterdams Historisch Museum¹.



¹ La Verdad semidesnuda, arriba, mantiene sus ojos en el escritor de historia. Mientras tanto Atenea, diosa de la Sabiduría, situada a la izquierda de la composición, va dando sus consejos.

A todo esto, no podemos considerar la Historia como una ciencia “exacta” a la manera de las Matemáticas, la Física o la Química², pues la materia de la que se vale para estudiar la realidad, los documentos, tiene un componente subjetivo: muestran los sucesos de forma sesgada, sólo con la cantidad de datos que decidió o logró aportar su autor, que algunas veces resulta insuficiente y/o distorsionadora de la realidad. Este carácter subjetivo implica la siempre presente posibilidad de una errata o de una imprecisión y, por ende, la conveniencia de la ratificación de los hechos por cuantas más fuentes mejor. Además, hemos de recordar que el historiador tampoco está libre de cometer errores, susceptibles de ser corregidos en revisiones posteriores que él mismo haga de su obra. Por otro lado, cuando lo estime oportuno para el desarrollo de su oficio y discurso, puede llegar a ser necesario que acuda a técnicos de su confianza: filólogos, náuticos, médicos, arquitectos, etc.

En su concepto más estrecho “documento” tiende a relacionarse con el escrito y de archivos; pero es el concepto más amplio, el que abarca todo tipo de elementos que nos pueden enseñar algo, el que interesa al historiador (etimología: del latín: *documentum* ‘enseñanza’, ‘ejemplo’, ‘muestra’). De ahí que por fuente documental haya que entender otras muchas categorías que nos sirven para reconstruir los hechos históricos.

Los documentos, tal y como es sabido por los historiadores “nunca se agotan”, pueden ser interpretados infinidad de veces, pero lo cierto es que sólo pueden ser descubiertos y aportados a la comunidad científica una sola vez, al igual que lo fue el descubrimiento de la penicilina o el de América.

Seguidamente ofreceremos el estado de la cuestión sobre las fuentes en inglés para el estudio del ataque de Nelson contra Tenerife, intentando elaborar un inventario lo más completo y justo posible de las diferentes contribuciones hechas por los distintos autores a

² Hoy en día denominadas “probabilísticas”.

lo largo del tiempo, al objeto de evitar lo que don Antonio Rumeu de Armas, maestro de maestros, calificaba de “plagios descarados, pues tal juicio merece quien se apunta el supuesto hallazgo de un documento descubierto anteriormente por otro investigador³”. Vaya por delante que entre tanto dato y fuente se me puede olvidar injustamente a alguien.

En este punto, y después de lo expuesto hasta ahora, sería conveniente mostrar nuestro respeto, admiración y agradecimiento a todos aquellos grandes autores, como el propio Rumeu de Armas, que han hecho voluminosas contribuciones documentales a nuestra historiografía, capaces de marcar un antes y un después en la misma; siendo, en algunos y lamentables casos, pasados por alto en los “estados de la cuestión”, cuando éstos existen, de muchos trabajos seudocientíficos que se precian de ser rigurosos, metódicos e innovadores, cuando en realidad nada tienen que ver con el “oficio de historiador” que describen autores como Moradiellos⁴.

Las fuentes en inglés- archivísticas, bibliográficas, hemerográficas y museísticas- han ayudado a profundizar en el conocimiento de los ataques británicos contra el Archipiélago durante el siglo XVIII, en general, y del ataque de Nelson en particular, permitiéndonos analizar los hechos, como es lógico, desde la perspectiva enemiga.

3 Cola Benítez, L.; García Pulido, D. (1999), p. 13. En este sentido, por ejemplo, el *Código de Buenas Prácticas de la Escuela de Doctorado y Estudios de Posgrado de la Universidad de La Laguna* en el apartado 2.3, que versa sobre la Responsabilidad Profesional, advierte que: “[...] los investigadores deben hacer todo lo posible para que su investigación sea relevante, y no duplique la previamente realizada por otros. Debe evitarse cualquier tipo de plagio y respetar el principio de la propiedad intelectual [...]”.

4 Moradiellos García, E. (2013). Cuando se pretende hacer una nueva aportación a la historiografía, hay que hacer previamente un estado de la cuestión, que nos ayude a delimitar que es lo que realmente se está añadiendo a lo ya conocido. En algunos casos, dependiendo del calado de la publicación, basta con las oportunas citaciones. El físico de la Tierra y el Cosmos Manuel Vázquez Abeledo, a quién volveremos a citar en este trabajo, da comienzo al prólogo de su libro sobre el clima y la meteorología en Canarias con las siguientes palabras: “Cuando un autor se plantea escribir una obra piensa que una de las condiciones previas es la originalidad, lo cual es bastante difuso y, por tanto, bastante difícil de conseguir. Todas las grandes obras han tenido sus precuelas [...] Incluso Isaac Newton tuvo que subirse a hombros de gigantes para escribir sus *Optiks* y sus *Principia*”. Vázquez Abeledo, M. (2023), p. 15.

Fuentes archivísticas

La documentación de archivos en lengua inglesa sobre el ataque de Nelson contra Santa Cruz de Tenerife (1797) fue recopilada, transcrita, traducida y referenciada en su momento en las obras de Pedro Ontoria Oquillas, Luis Cola Benítez y Daniel García Pulido: Fuentes documentales del 25 de Julio de 1797, de 1997 y su Addenda, de 2008⁵, los cuales hacían acopio de documentos de meridiana importancia, además de hacer referencia a todas las aportaciones anteriores a las de ellos mismos. Hay que puntualizar que los apartados inéditos en lengua inglesa dentro de esos libros se deben a don Daniel García Pulido:

APORTACIONES ANTERIORES A LOS LIBROS DE FUENTES DOCUMENTALES Y ADDENDA PUBLICADAS PRIMERO EN GRAN BRETAÑA Y DESPUÉS EN ESPAÑA POR OTROS AUTORES:

- 1) *Instrucciones de Nelson a Troubridge, comandante de las fuerzas de desembarco (20-07-1797);* Archivo: BL; Publicado por: CLARKE y M'ARTHUR (1810); DUGOUR (1875).
- 2) *Intimidación de Nelson al general Gutiérrez (20-07-1797);* Archivo: BL; Publicado por: CLARKE y M'ARTHUR (1810); DUGOUR (1875).
- 3) *Orden general de Nelson a sus tropas (entre el 17 y 21-07-1797);* Archivo: BL; Publicado por: CLARKE y M'ARTHUR (1810); DUGOUR (1875).
- 4) *Carta de Nelson al almirante Jervis (24-07-1797);* Archivo: BL; Publicado por: NICOLAS (1845); LANUZA (1955).
- 5) *Informe del capitán de marines Troubridge a Nelson (25-07-1797);* Archivo: BL; Publicado por: CLARKE y M'ARTHUR (1810); DUGOUR (1875).
- 6) *Informe oficial de Nelson a Sir John Jervis (27 de julio de 1797);* Archivo: BL; Publicado por: HARRISON (1806); LANUZA (1955).
- 7) *Carta privada de Nelson a Jervis (27 de julio de 1797);* Archivo: NMML; Publicado por: CLARKE y M'ARTHUR (1810); RUMEU DE ARMAS (1947).
- 8) *Diario del HMS Theseus por Horacio Nelson (Del 14 al 28-07-1797);* Archivo: BL; Publicado por: HARRISON (1806); DUGOUR (1875).
- 9) *Informe de Jervis al secretario del Almirantazgo (16 de agosto de 1797);* Original manuscrito no localizado. HARRISON (1806); RUMEU DE ARMAS (1947).
- 10) *Carta del oficial John McDougall, oficial del Theseus;* Original manuscrito de los Sres. Turner; Publicada sólo en España por RODRÍGUEZ DE LA SIERRA (1992).

5 Ontoria Oquillas, P.; Cola Benítez, L.; García Pulido, D. (1997), en adelante, FD y Ontoria Oquillas, P.; Cola Benítez, L.; García Pulido, D. (2008), en adelante AFD.

**APORTACIONES DE LOS LIBROS DE FUENTES DOCUMENTALES Y ADDENDA
PUBLICADAS PRIMERO EN GRAN BRETAÑA Y DESPUÉS POR ELLOS EN
ESPAÑA:**

- 1) *Segunda carta privada de Nelson a Jervis* (16 de agosto de 1797); Archivo: BL; Publicado por: HARRISON (1806); GARCÍA PULIDO (FD, 1997).
- 2) *Diario de Betsy Fremantle* (16 de agosto de 1797); CLARKE y M'ARTHUR (1810); GARCÍA PULIDO (1989).
- 3) *Relato de William Hoste, guardiamarina del Theseus a su padre, que no participó en el desembarco por estarse recuperando de una herida* (15-08-1797); Publicado por: CLARKE y M'ARTHUR (1810); GARCÍA PULIDO (FD, 1997).
- 4) *Carta de William McPherson, probablemente ayudante del cabo de cañones de la fragata Seahorse*; (¿Archivo?); Publicado por: FREMANTLE (1950); GARCÍA PULIDO (FD, 1997).
- 5) *Narración basada en información de Josiah Nisbet* (s.f.); Archivo: BL; Publicado por: CLARKE y M'ARTHUR (1810); GARCÍA PULIDO (FD, 1997).
- 6) *Informes y cuestionario sobre el ataque* (12-04-1797); Publicado por: CLARKE Y M'ARTHUR (1810); COLA BENÍTEZ y GARCÍA PULIDO (Addenda, 2008).
- 7) *Diario del capitán Bartholomew James del bergantín El Corso*; Archivo: BL; Publicado por: LAUGHTON (¿?); GARCÍA PULIDO (Addenda, 2008).
- 8) *Relato de Thomas M. Waller, capitán del Emerald* (s.f.); Archivo: Public Record Office, en Kew (Londres). Publicado por: SPINNEY (¿?); GARCÍA PULIDO (Addenda, 2008).
- 9) *Relato de Ralph Willet Miller, capitán del Theseus* (s. f.); Propiedad de Mrs. Kirstie Buckland; WHITE (1998); GARCÍA PULIDO (Addenda, 2008).
- 10) *Relato de Thomas M. Waller, capitán del Emerald* (s.f.); Archivo: Public Record Office, en Kew (Londres). SPINNEY (¿?); Publicado por: GARCÍA PULIDO (Addenda, 2008).

**APORTACIONES DE LOS LIBROS DE FUENTES DOCUMENTALES Y
EL ADDENDA INÉDITAS TANTO EN GRAN BRETAÑA COMO EN
ESPAÑA:**

- 1) *Informe acerca del robo de la fragata Príncipe Fernando*; Archivo: Public Record Office, Kew, Londres; Publicado por: GARCÍA PULIDO (Addenda, 2008).
- 2) *Informe acerca del robo de la Mutine de Hallowell capitán del Lively a Jervis* (31-05-1797); Archivo: Public Record Office, Kew, Londres; Publicado por: GARCÍA PULIDO (Addenda, 2008).
- 3) *Informe de George Cockburn capitán de la fragata Minerve a Jervis* (31-05-1797); Archivo: Public Record Office, Kew, Londres; Publicado por: GARCÍA PULIDO (Addenda, 2008).
- 4) *Informe de Benjamin Hallowell capitán del Lively a Jervis* (31 de mayo de 1797); Archivo: Public Record Office, Kew, Londres; Publicado por: GARCÍA PULIDO (Addenda, 2008).
- 5) *Informe de George Cockburn capitán de la Minerve a Jervis* (30 de mayo de 1797); Archivo: Public Record Office, Kew, Londres; Publicado por: GARCÍA PULIDO (Addenda, 2008).
- 6) *Carta del almirante Jervis al Almirantazgo* (16 de junio de 1797); Archivo: Public Record Office, Kew, Londres; Publicado por: GARCÍA PULIDO (Addenda, 2008).

Al nutrido conjunto de fuentes en inglés, con el que ya contábamos, el libro Ataques británicos contra las Islas Canarias en el siglo XVIII. *La visión británica*⁶, fue capaz de doblar de una sola vez el número existente hasta ese momento (año 2016) de documentos referidos al episodio de la derrota de Nelson en Tenerife, siendo, además, todos ellos inéditos tanto en Gran Bretaña como en España.

APORTACIONES DEL LIBRO ATAQUES BRITÁNICOS CONTRA LAS ISLAS CANARIAS EN EL SIGLO XVIII. TODAS ELLAS INÉDITAS TANTO EN GRAN BRETAÑA COMO EN ESPAÑA.

• **Cuadernos de bitácora:**

- 1) TNA (Kew) ADM 51/1199 Part 7 **Culloden**, 1796 Nov 9-1797 Nov 8;
- 2) TNA (Kew) ADM 52/2901 **Culloden** 1796 Sep 24-1798 July 18;
- 3) TNA (Kew) ADM 51/1201 **Leander**, 1796 Aug 1-1797 July 31;
- 4) TNA (Kew) ADM 52/2753 **Leander** 1796 Jan 8-1797 Dec 31;
- 5) TNA (Kew) ADM 51/4507 Part 7 **Tershicore**, 1797 Mar 30-1799 Mar 29;
- 6) TNA (Kew) ADM 51/1221 Part 3 **Theseus**, 1797 May 27-1798 May 26;
- 7) TNA (Kew) ADM 52/2993 **Theseus** 1797 May 27-1797 Aug 10;
- 8) TNA (Kew) ADM 51/1202 Part 1 **Zealous**, 1797 Apr 1-1798 Mar 31;
- 9) TNA (Kew) ADM 52/3550 **Zealous** 1796 June 5-1797 Sep 23.
- 10) TNA (Kew) ADM 52/2933 **Mahonesa**, 1797 Apr 17-1797 Apr 18.
- 11) TNA (Kew) ADM 51/1256 **Lively**, 1797 May 28-1797 May 29.

• **Registros de oficiales y hombres:** a bordo de los barcos de Nelson. Que sirvieron para aportar unas cifras bastante exactas al respecto:

- 12) TNA (Kew) ADM 8/74, 1 July 1797-1 August 1797;
- 13) TNA (Kew) ADM 36/12173 **Culloden** 1797 May-Dec.;
- 14) TNA (Kew) ADM 36/12545 **Leander** 1797 Apr-Nov.;
- 15) TNA (Kew) ADM 36/12156 **Terpsichore** 1797 May-1798 May;
- 16) TNA (Kew) ADM 36/12648 **Theseus** 1797 Feb-Sep;
- 17) TNA (Kew) ADM 36/12507 **Zealous** 1797 Jun-1798 Jan.;
- 18) TNA (Kew) ADM 35/363 **Culloden** 1794 July 1-1800 Aug. 16;
- 19) TNA (Kew) ADM 35/974 **Leander** 1796 June 1-1800 June 16;
- 20) TNA (Kew) ADM 35/1906 **Terpsichore** 1795 Mar 1-1799 Feb 28;
- 21) TNA (Kew) ADM 35/1856 **Theseus** 1796 Sep 1-1800 Dec. 16;
- 22) TNA (Kew) ADM 35/2083 **Zealous** 1794 May 30-1800 May 3.

6 Hernández Bento, C. F. (2016).

Revistas médicas: Es decir, informes realizados por los cirujanos de los buques y enviados luego a los órganos responsables para la superintendencia de servicios médicos navales, algunos hospitales, brigadas navales y partidas en tierra.

- 23) TNA (Kew) ADM 101/123/2B, 1-3, **Theseus** 1797 May 26-1797 Aug 18;
- 24) TNA (Kew) ADM 101/120/6B/1, 1797, **Seahorse** Aug. 20-Aug. 1799.

De éstos vamos a destacar los cuadernos de bitácora de varios de los barcos que constituyeron el escuadrón inglés: *Culloden*, *Leander*, *Terpsichore*, *Theseus* y *Zealous*, más los del *Mahonesa* y *Lively*, previos al ataque de Nelson. Tanto los elaborados por los capitanes, como los realizados por los patrones de navegación.

Según la descripción elaborada por los Archivos nacionales del Reino Unido para sus series documentales: los cuadernos de los capitanes (*Captains' log*) y patrones de navegación (*Masters' log*) eran los diarios en los que éstos anotaban la ruta (entre puerto y puerto), posición (al mediodía, cada 24 horas), meteorología, empleo de efectivos, discrepancias entre tripulantes y sanciones impuestas. Y, según información del personal del propio Archivo, los segundos suelen tener un contenido prácticamente idéntico al de los primeros.

Lauric y Whittle
(1797) Nuevo plano de la Costa de África desde
el Estrecho de Gibraltar hasta Cabo Blanco,
con las islas de Madeira y de Canarias⁷.



⁷ Cola Benítez, L.; García Pulido, D. (1999), p. 90. En este plano figura ya la derrota de la flota de Nelson entre los días 16 y 29, dibujada sobre el mismo para la obra de Luis

Estos documentos son capaces de aportarnos por sí mismos una visión bastante coherente y completa de lo ocurrido durante aquellas jornadas frente a Santa Cruz de Tenerife, entendiendo, eso sí, por “todo lo ocurrido”: todo lo que entraba, salía o acontecía dentro de cada barco. Todo ello, de una forma secuenciada que, en algunos casos, llega a ser de media a media hora, aunque a veces existan ciertas discrepancias temporales entre los distintos documentos⁸. Además, aspectos de las operaciones de preparación de los desembarcos; datos de las dificultades inglesas en el mar a consecuencia del mal tiempo; detalles de la dolorosa vuelta a los navíos de barcas con muertos y heridos después de la derrota; y la enumeración de las pérdidas materiales británicas, entre las que se encontraron varios botes destrozados contra las rocas por efecto del fuerte oleaje. En definitiva, la visión de muchos oficiales participantes en el ataque más inmediata a los hechos que tenemos, dado que fueron escritas en los mismos barcos.

Sin embargo, los cuadernos de bitácora son muy limitados en otros sentidos, pues no cuentan con los datos técnicos suficientes para poder ser tratados de ninguna manera como un moderno GPS, que nos permita seguir y documentar el recorrido completo y a cada momento de los barcos durante los días que duró el ataque (del 22 al 25 de julio). Las posiciones ante el puerto se daban preceptivamente cada 24 horas al mediodía y, de forma excepcional, en los

Cola Benítez y Daniel García Pulido, quienes contaron para ello con el Diario del *Thesus* realizado por Horacio Nelson (Del 14 al 28-07-1797), y que fue aportado, como ya vimos, por Harrison, J.; (1806), en Inglaterra, y por Dugour, J. D. (1875), en España. Tiene la relevancia de observar el anecdotico trayecto entre Cádiz y Tenerife, antes de la auténtica acción histórica. Nos sirve también para calibrar la distorsión con que fueron dibujadas islas y costas, valiéndose para ello de unos instrumentos que carecían de la precisión que alcanzarían posteriormente, cuando las Ciencias Náuticas fueron plenamente desarrolladas a lo largo del siglo XIX con nombres de la talla de Francis Beaufort, del que seguidamente hablaremos.

8 Esta característica (las discrepancias de hora entre los cuadernos) dificulta a veces, sobre todo cuando hay pocos datos, la lectura de la información necesaria para entender la realidad histórica, convirtiéndola a veces en insuficiente y/o confusa; sobre todo cuando no llevan aparejada la hora a la que ocurrieron los hechos. Por otro lado, comentar también que la secuenciación se logra mediante la combinación de la información extraída del conjunto de ellos.

remarks (incidencias), como ahora veremos, se pueden encontrar anotaciones sobre ciertos y muy concretos movimientos y posicionamientos realizados ante Santa Cruz. Pero si estas anotaciones sólo pueden ser adjetivadas como aproximadas o estimativas⁹, ya que existen notables fluctuaciones anotadas de hasta dos millas o de una legua entera¹⁰, ¿cómo atrevernos, por tanto, a hacer un recorrido completo y exhaustivo de esos días basándonos en unos documentos que, como éstos, cuentan con escasísimos e inexactos datos de posicionamiento?

En cuanto a las cuestiones meteorológicas¹¹ reflejadas en ellos –es

9 El posicionamiento de un barco se calcula o bien por “Longitud y Latitud” (p.e., Lat. 28° N, Long. 16° O), o bien por “Distancia y Demora” (p.e., 10-12 millas al NEpO). Sea cual sea el sistema elegido, se hacen necesaria la presencia y la precisión de los dos valores correspondientes a dicho sistema elegido, de lo contrario es imposible dar un posicionamiento. Estos datos se ubicaban en las columnas de la parte izquierda de los cuadernos (Una columna para la Latitud, otra para la Longitud y otra para la Distancia-Demora). En los escasos datos que encontramos en los *Remarks* acerca del posicionamiento (Véanse las extracciones de datos del Anexo de este trabajo), éste se intenta efectuar por el sistema de “Distancia y Demora”, pero lo cierto es que en las muy contadas ocasiones que se hace, se realiza de forma incompleta (falta uno de los dos datos) o, en el caso de existir los dos valores, se tiende a relativizar el de la Distancia. Es decir, que normalmente se comenta que el barco está a 4 o 5 leguas, a 5 o 6 leguas, a 4 o 5 millas o a 10 o 12 millas de algún punto concreto de la costa, lo cual hace imposible la exactitud del posicionamiento. Por explicarlo con un ejemplo gráfico, el sistema de “Distancia-Demora” con la Distancia relativizada, nos permitiría quizás saber en qué calle completamente recta de una ciudad está un objeto determinado, pero no podríamos averiguar a qué altura de la calle o en qué número de gobierno está situado dicho objeto. Dado que el **telémetro óptico** (“Sistema que permite apreciar desde el punto de mira la distancia a que se halla un objeto lejano”. Real Academia Española; (2014)] no se utilizó en la Náutica hasta el siglo XIX, pudieron haber usado el **sextante**, “midiendo el ángulo entre un punto de altura conocida muy próximo a la costa y el nivel del mar bajo ese punto. Conociendo la altura del punto sobre el nivel del mar y el ángulo con el que se ve esa altura, por trigonometría se podría determinar la distancia que hay hasta ese punto”. (<https://pronautictc.com/tecnicas-navegacion-maritima/>) Pero existen dos cuestiones: 1) en 1797 los ingleses probablemente no sabían cuánto medían exactamente las alturas de Santa Cruz y 2), quizás la más importante, las distancias, aunque hubieran utilizado este método, las dieron en su mayor parte relativizadas, como hemos expresado ya. Nos inclinamos a pensar, tal y como nos han dicho los técnicos consultados, que en 1797 harían los cálculos de la Distancia “a ojo”.

10 Para que nos hagamos una idea: una milla son 1.852 m y una legua, 5.555 m. En este punto hemos de comentar, también, que para los técnicos modernos combinar el uso de millas con el de leguas resulta desconcertante, poco preciso y muy alejado de la técnica moderna de anotación.

11 [...] de forma inevitable, conforme nos vamos adentrando en el pasado menor es la

decir, la dirección e intensidad de los vientos-, tampoco debemos llevarnos a engaño, fue Francis Beaufort (1774-1857) en 1806, fecha posterior a la derrota de Nelson en 1797, el que definió un método revolucionario y más preciso para evaluar la intensidad de los mismos¹², pero todavía tuvieron que pasar 30 años para que se aceptase en la Marina británica esta clasificación, que hoy en día sigue vigente y que, a pesar del determinante avance que supuso, sigue siendo inexacta. En la época de Nelson se anotaban estas cuestiones en los cuadernos de manera estimativa, de ahí el hecho que estos datos varíen de barco a barco, e incluso de oficial a oficial del mismo barco. Cuestiones que relativizan mucho su valor para leer la acción histórica¹³.

fiabilidad de las fuentes documentales [para el estudio de la Meteorología]”. Vázquez Abeledo, M. (2023), p. 16. “[...] incluso en la culta Europa no empezamos a ver su desarrollo hasta mediados del XIX”, Ibídem, p. 16. “[...]. Dicho cambio de perspectiva se inicia en el siglo XIX, el que para nosotros fue el siglo de Oro de la Ciencia. [...]”, Ibídem, p. 16. “Una herramienta esencial para entender situaciones meteorológicas concretas del pasado fue desarrollada por el Laboratorio de Ciencias Físicas estadounidense NOAA (National Oceanic and Atmospheric Administration) en colaboración con la Universidad de Colorado. El 20th Century Project ha podido reconstruir mapas sinópticos desde 1836, tanto para Europa como para el Hemisferio Norte”, Ibídem, p. 65.

12 La dirección es un dato más fiable dado el uso de las veletas en los barcos desde antiguo. No obstante, hay variaciones en las anotaciones de cuaderno a cuaderno de los oficiales y no eran válidas para las 24 horas del día. Un ejemplo patente de ello, en cuanto a la intensidad en concreto, es como el día 22 Nelson anota en su diario que hay viento a las 12 del mediodía, mientras que en las incidencias (Remarks) apunta que: “[sobre las 10 de la mañana] no pudimos acercarnos más cerca de la costa que 3 millas debido a la calma y corrientes contrarias”, FD, p. 329.

13 Veáse <https://nauticaformacion.es/nudos-nauticos-velocidad/>: “En el mundo de la náutica [actual], la velocidad del viento suele medirse también en nudos, a través de la conocida escala Beaufort. Esta escala describe el viento basándose en el estado del mar mediante una escala de 12 grados. Sin embargo, esta escala no es del todo exacta, ya que puede variar dependiendo de las características propias de las aguas donde se mide el viento. Gracias a los anemómetros modernos se ha podido asignar una franja de velocidades a cada uno de los grados de la escala Beaufort.” Véase, además, <https://nauticaformacion.es/escalas-de-beaufort-douglas-la-fuerza-del-viento-el-oleaje/>: “Tanto el oleaje como el viento pueden tener distintas características e intensidades dependiendo del momento y la zona en que se produzca, pero, ¿cómo definir si hay mucho, o demasiado, o poco viento? ¿Cómo podemos decir si el oleaje es fuerte, débil, o extremadamente fuerte? Dado que este tipo de cuestiones podían ser subjetivas dependiendo del individuo, se crearon dos escalas para realizar esta medición. Para clasificar el estado del mar, y del viento, en función de unas medidas estándares para todo el mundo se utilizan la escala de Beaufort (para el viento), y la escala Douglas (para el oleaje). Estas escalas clasifican el estado del Mar en 10 grados (Escala Douglas), y

Pero hay una anécdota del mismo Beaufort que denota las limitaciones técnicas y las imprecisiones de la Ciencia Náutica inglesa de su época y, por ende, de la de Nelson¹⁴: con 14 años se hizo marino y a los 15, el navío en que viajaba naufragó debido a un error de las cartas marinas. Fue entonces cuando se obsesionó con la importancia de perfeccionar la Cartografía haciéndola más precisa y científica. Algo después pasaría a la Royal Navy donde fue ascendiendo de graduación, pasando gran parte de su tiempo con las cuestiones cartográficas, efectuando observaciones astronómicas, utilizando sondas para conocer la profundidad de las zonas peligrosas. Incluso llegó a desarrollar y perfeccionar las tablas de mareas diarias en las costas británicas. Todos estos avances que trajo a las Ciencias Náuticas motivaron que se siguiera su ejemplo en el resto de Europa y América del Norte¹⁵.

Acudamos ahora a los cuadernos de bitácora para localizar en lo posible a los barcos durante esos días. En este sentido, estos documentos corroboran lo que ya era más que sabido por otras fuentes: fue un ataque bastante estático, dado que los barcos tuvieron poca o nula intervención directa en los hechos y estuvieron, la mayor parte de ellos y la mayor parte del tiempo, alejados de la costa y fuera del alcance efectivo de los cañones (900 m aprox.); salvando en dos momentos puntuales: los de los desembarcos del día 22 y de la madrugada del día 25, sin los cuales no hubiera habido hecho histórico relevante.

el estado del viento en 17 clasificaciones según su intensidad (escala Beaufort). Estas dos medidas para el viento y el oleaje han sido estandarizadas internacionalmente por la mayoría de los países.”

14 Según, Parker, K.; Ruderman, B. (2021), pp. 71 y 110-111: fue a fines del XVIII cuando los británicos crearon su organismo hidrográfico estatal. Cook o Vancouver elaboraban cartas, pero la Marina aún no publicaba ni regulaba cartas de navegación. Beaufort fue nombrado hidrógrafo real en 1829 y, bajo su dirección, la Oficina Hidrográfica introdujo la clasificación o escala de vientos que lleva su nombre, comenzando además a publicar tablas de mareas oficiales en 1833. *Íbidem*, p. 152: Fue en el siglo XIX cuando las cartas marinas se convirtieron en sinónimo de verdad o exactitud, convirtiéndose, a partir de entonces, en una disciplina científica. *Íbidem*, p. 9: “[...] los historiadores de la Cartografía entienden que los mapas y las cartas náuticas son representaciones parciales que pueden ocultar tanto como pueden revelar. No son ventanas transparentes al pasado, sino lentes distorsionadas [...]”.

15 Para Francis Beaufort, véase: Friendly, A. (1973). Reding, R. (2007); y AA. W. (1989).

El día 22 fueron las tres fragatas de la expedición (Emerald, Terpsichore y Seahorse), las únicas que se acercaron a tierra desde un primer momento para intentar efectuar un desembarco, así estaba en los planes. Pues bien, sólo de una de ellas, de la Terpsichore, tenemos cuaderno de bitácora, comprobando con desconsuelo que es mucho más parco todavía en datos que los de los otros barcos.

Saturday	22	NE	Santa Cruz
		Westerly	4 Miles
Sunday	23	WNE	Santa Cruz
			Distance 9 Miles

Cuaderno de Richard Bowen,
capitán del **Terpsichore**: TNA
(Kew) ADM 51-4507 Part 7
Terpsichore 22-23 July.

Mr. French and Hayes went ashore down towards Teneriffe, and all
Boats and despatched them towards Santa Cruz landed the men and horses
Belonging to the Squadron the ship of the line being in the Wing —
Mr. Weather heard several salvos of Artillery and field pieces over from
Boat fired several Shells at one of the Tents sent all Boats on shore and took
Up the Troops on Board and not Fired in the attack over the land
Signal to weigh weighed and made sail towards the Squadron off
Hong Kong with Squadron in Company

Week Days	Mounth Days	Winds	Courses	Dist.	Latitude	Longitude	Bearing and Distance of Noon	Remarks
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Saturday	22	NE Variable					Santa Cruz [WSW] Distance 4 Miles	Pm, fresh breezes and hazy weather. B ore down towards Teneriffe [with] all boats and dispatched t hem towards Santa Cruz landed the marines and seamen belonging to the squadron. The ship of the line c ruising in t he o ffing-
Sunday 2	3	Variable					Santa Cruz [WSW] Distance 9 or [10]Miles	Pm, ditto Weather. H eard several firings o f musketry and [¿?] gun boat fired several shells at one of the forts sent all boats on shore and took all the troops on board could not succeed in the attack and [¿?] the boats. Signal to rough weighed and made sail towards the squadron. A m, s trong gales. Squadron in c ompany.
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Transcripción del cuaderno de Richard Bowen, capitán del *Terpsi-chore*: TNA (Kew) ADM 51-4507 Part 7 Terpshicore 21-23 july¹⁶.

En cuanto al día 22, en concreto, contamos con excelentes ilustraciones y crónicas muchísimo más ricas en información que el cuaderno de la ***Terpsichore***: nos referimos al relato del propio Thomas M. Waller, capitán del Emerald (s.f.) y otros dos relatos de pasajeros de la Seahorse: el de Betsy Fremantle, que iba en la cubierta de la fragata, capitaneada por su marido (16-08-1797) y el de John McPherson, ayudante del cabo de cañones de dicha fragata (s. f.), todos ellos sacados a la luz, como ya comentamos, por Daniel García Pulido. Estos documentos nos hablan con mucho lujo de detalles, tal y como seguidamente veremos, sobre lo que pudo haber ocurrido durante esas horas de la madrugada y la mañana del día 22.

16 Obsérvese que la pobreza de datos lleva aparejada la imposibilidad de saber en absoluto el recorrido exacto de esta fragata. Las posiciones preceptivas, dadas con respecto a Santa Cruz cada 24 horas al mediodía, hablan de 4 millas (7,5 km) de distancia para el día 22 y de 9 a 10 millas (unos 17,6 km) para el día 23. Las incidencias (Remarks) sólo hablan de preparar botes, no sabemos cuántos, y de desembarcar hombres, tampoco sabemos cuántos.



William Webley, *Vista de Santa Cruz en Tenerife en la mañana del 22 de julio desde el Zealous (1797) MMV y ASG*¹⁷.

La imagen que mostramos de Santa Cruz, realizada en la mañana del 22 de julio por William Webley, dado su carácter de documento visual, es mucho más elocuente y precisa de lo que pudieran ser los propios cuadernos de bitácora con respecto a las posiciones de los barcos para el fondeo ese día; al menos si hablamos de las de las tres fragatas que hicieron la intervención más directa, las cuales fueron representadas, y de la posición del Zealous, desde el que se hizo la ilustración¹⁸.

17 Cola Benítez, L.; García Pulido, D. (1999), pp. 98-99.

18 Varios documentos que no son los cuadernos de bitácora, nos dicen que el intento del día 22 estaba planeado desde un principio para hacerse entrando desde Anaga y pasando frente a toda la costa hasta alcanzar la zona de fondeo previsto, para desde ella asaltar el castillo de Paso alto y exigir la rendición. Esto se muestra, por ejemplo, en la Carta de Horacio Nelson a Lord Jervis, AFD, pp. 84 y 86: “el acercamiento por mar al lugar de anclaje es bajo una tierra muy elevada, pasando por tres valles; de esta forma, el viento es tanto proveniente del mar como borrascoso con calmas debido a las montañas. A veces, en una noche un barco puede lograr acercarse con el viento desde tierra y tiempo moderado” y que “aunque la costa no es fácil alcanzar, incluso muy empinada, los transportes pueden acercarse y desembarcar el destacamento en un día”. O también, en: Miller, AFD, pp. 132 y 140: “Desde el momento en que nos acercáramos a tierra, las fragatas recogerían todas sus velas para prevenir ser descubiertos y continuarían próximas a la orilla hasta una distancia de 3 millas de la bahía”.

En este sentido hay varios documentos que aseguran que el intento fue por ese lugar desde el primer momento y no perpendicular a la costa, tal y como ya estaba previsto en los mencionados planes ingleses. Así lo vemos, por ejemplo, en Waller, AFD, p. 148: “[Día 22] A la 1 las fragatas se dirigieron a tierra. Los navíos de línea se mantuvieron unas millas atrás. A las 11 dobramos la punta NE de la isla [es decir, Anaga, tal cual había planeado Nelson] [la *Terpsichore* en cabeza] y [...] 3 o 4 millas al este de la población bastante cerca de la costa”; o Betsy Fremantle, FD, p. 338: “Viernes, 21 de julio. [...] Ya era tarde cuando las tres fragatas se acercaron a la costa”.

Pero, ¿entonces qué fue lo que pudo haber torcido los planes primigenios de Nelson para el día 22 de hacer su intentona junto a la orilla? En este punto volvemos a encontrar la respuesta en varios documentos. Miller, capitán del *Theseus*, que había pasado a la *Seahorse*, siendo, por tanto, parte de la operación de las fragatas, nos cuenta en el “verdadero relato” de lo sucedido lo que sufrió con sus compañeros con mucho lujo de detalles, comentando literalmente que: “nuestra distancia a la isla parecía considerablemente mayor de la que habíamos pensado”. Nos dice, además, que botes y fragatas se dispersaron y tuvieron que ayudarse unas a otras con mucho trabajo, incluso remolcándose. Habla varias veces de la mucha distancia con el lugar previsto para el desembarco y menciona la “corriente contraria nosotros”, como el verdadero hándicap que desbarató sus planes, Miller, AFD, pp. 132-133.

¿Qué ocurrió, finalmente? Lo vamos a intentar responder sólo con los datos que están documentados: empezó a amanecer y, ante tanto despropósito, fueron descubiertos desde tierra, perdiendo el factor sorpresa. Ese fue el momento tras el que, según el *Diario de Nelson*, FD, p. 329, Troubridge, Bowen y Olfield fueron en bote y subieron a bordo del *Theseus* para informar a Nelson de que: “una fuerte e imprevisible corriente opuesta” a las fragatas en la orilla, la que no les permitió alcanzar el lugar previsto para el desembarco, tras lo cual se acordó continuar con la intentona. Ya con la luz del día, a las 9 de la mañana, las fragatas anclaron en la costa en el lugar que habían conseguido alcanzar al amanecer para hacer el desembarco. El lugar de fondeo, no documentado en los cuadernos de bitácora, sí que lo fue, por ejemplo, en el *Diario de Waller*: “[...] Se ordenó a las fragatas que fondearan [...] anclamos entre la batería y una torre circular y un pueblo en un valle un poco hacia el Este [San Andrés y su torre]”, siendo, además, muy bien dibujado, por William Webley tal y como vemos en la estampa mostrada. Miller, AFD, pp. 132-133; D. Nelson, FD, p. 329; Waller, FD, p. 148.

De la ratificación de la existencia de estas dificultades (corrientes contrarias), de sobra conocidas por todos los navegantes de vela que entrena en la bahía, nos habló en su momento Fernando Cebrián, campeón de España de vela y bronce mundial (D.E.P.) y Alicia Cebrián, tricampeona europea de Laser Radial y dos veces olímpica, con quienes comentamos otros términos de interés para la acción histórica, como el del recorrido adecuado para hacer la entrada de los barcos en la bahía o el lugar factible y adecuado para su fondeo. Es decir, sobre la conveniencia, dado el régimen dominante de los vientos alisios en dicha zona (NE), de hacer la entrada tomando la punta de Anaga (Antequera) y pasando relativamente cerca de la costa a lo largo de lo que hoy son las Teresitas y San Andrés, para acabar fondeando en una “plataforma submarina” que, adosada a la costa, existe a continuación y frente a los barrancos que siguen al de San Andrés. Un poco más afuera del lugar que acabamos de describir, las profundidades que encontramos ya son enormes -1.000 m o más- y hacen imposible botar el ancla. Nelson, conocedor de la existencia de dicha plataforma y, tal y como hemos visto, del modo que debía emplear para llegar a ella, trazó su plan en consonancia con lo descrito. Por otro lado, nos hablaron también de otras cuestiones de interés como son: la facilidad de superar las corrientes contrarias, siempre que haya un viento favorable y adecuado; de la independencia entre el régimen de los vientos y la existencia o no de corrientes; de la existencia nocturna de los vientos que soplan desde la tierra hacia el mar por la boca de los barrancos (algo que es común, pero que no se da estrictamente a diario) y cómo éstos hubieran ayudado, de estar presentes –no están documentados-, a propulsar unos barcos con velas cuadras, que entraran paralelos a la costa (como era el caso de las tres fragatas enviadas por Nelson); o de cómo las corrientes pueden ser capaces de haber provocado esa dispersión y dificultades al convoy que los ingleses

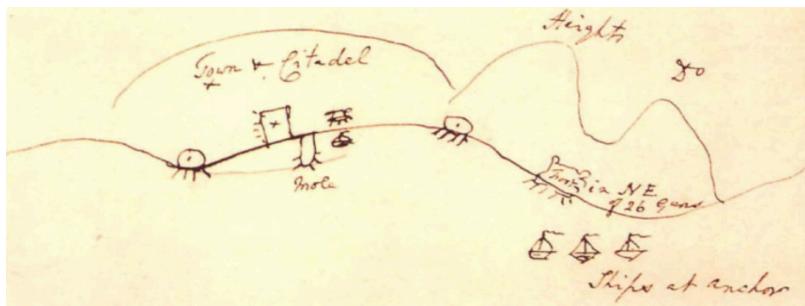
Esto es así, además, porque tal y como acabamos de ver el cuaderno del Terpsichore no refleja posicionamiento alguno, ni por el sistema de Latitud-Longitud, ni por el sistema de Distancia-Demora. Además, la estampa se nos revela importantísima, dado que según Waller¹⁹: “a las 6:00 pm del día 24 de julio, toda la escuadra ya se hallaba fondeada en el mismo lugar donde lo habían hecho las fragatas el día 22, estando la más cercana casi al alcance de las baterías”. Estamos hablando de la segunda y última intervención directa de la escuadra de Nelson para intentar la conquista de Santa Cruz, la del 25 de julio. En definitiva, tanto en las tentativas del día 22 como en la del día 25, se fondeó en la plataforma submarina de la que ya hablamos en la nota 18. No hay rastro alguno, que hayamos advertido, en ningún cuaderno de bitácora o cualquier otro documento del lugar por el que entraron a dicho lugar de fondeo los barcos el día 24²⁰.

habían preparado para la madrugada del día 22, siempre que los vientos fueran insuficientes, siendo capaces también de separarlos de la costa, como así ocurrió. Todo este cúmulo de explicaciones parece, por tanto, concordar con lo que reza en los documentos ingleses, corroborando su contenido.

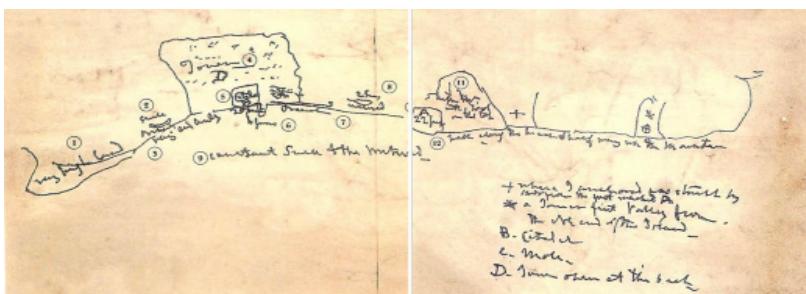
19 Waller (25-07-1797), AFD, p. 149.

20 Sabemos, eso sí, el plan establecido por Nelson. Según Tous Meliá, en un magnífico artículo de 2015: “En la mañana del día 23, en el *Theseus* hubo reunión de capitanes; en ella Nelson decidió asaltar la población esa noche o la siguiente y estableció un plan, que Miller describe con detalle [AFD, p. 137]. Entre otras cosas dice: ‘Poner a todos los hombres en las lanchas antes de que hubiese anochecido, para que fuesen vistos con claridad desde la batería N.E. [Paso Alto] y desde su altura’ y añade que preparó un falso cañón de a 18 libras y lo puso sobre una lancha con la idea de llevarlo a tierra, con la intención de hacer creer que el nuevo desembarco sería por el mismo lugar que el anterior; además, antes del desembarco, la bombardía *Terror*, iba a arrojar bombas a la batería N.E. [Paso Alto], como si se tratara de despejar el camino para ocupar una posición dominante y que entrada la noche, partiendo del mismo lugar que el anterior desembarco, todas las lanchas, en el más absoluto silencio, remarían hacia la parte N.E. del muelle”. “Al atardecer del día 24 todos los capitanes se reunieron en el camarote del almirante, y se preparó el plan definitivo [Miller, AFD, p. 138], que era una adaptación en tiempo y lugar de la “Orden General” que Nelson había redactado entre los días 17 y 21 de julio [FD, pp. 313-315], con una estratagema que consistía en formar un convoy [...] que debía dirigirse al muelle pasando por debajo de los disparos que se intercambiaban entre sí la bombardía y la batería de Paso Alto. Seguía en pie la formación de seis divisiones [...]”.

Dicho autor hizo, también, un sesudo estudio de cómo pudo influir la meteorología sobre lo que pasó la madrugada del 25, en base a los documentos y a algunos cálculos elaborados por el Instituto de Astrofísica de Canarias sobre la hora en la que se produjo la pleamar: “Se sabe por lo manifestado en las distintas relaciones y por testigos, que el tiempo reinante era “sur”, nada propicio para los desembarcos. Asevera esta afirmación el hecho de que el buque insignia *Theseus* y la bombardía derivaron hacia el valle



Croquis manuscrito de Horacio Nelson. Podría formar parte de la Orden General que el Contralmirante dio a sus tropas posiblemente entre el 17 y 21 de julio. En la costa se observan tres fragatas fondeadas (ships at anchor); (B.M. Additional Manuscripts, Nelson Papers, 34.906, fol. 125)²¹.



Croquis dibujado por Nelson describiendo la batalla de Santa Cruz de Tenerife de la madrugada del 25 de julio al vicealmirante Lord Keith, a quien se lo envió hacia 1800. Colección particular²².

de San Andrés en la mañana del día 25. En el croquis que dibujó Nelson y envió al vicealmirante Lord Keith, hacia 1800, anota una frase que sitúa cerca del muelle: “*Constants well to the westward*” (“Corriente constante hacia el oeste”). En las relaciones cotidianas con el hecho que se está narrando se indica que la noche era oscura e incluso se afirma que era una “noche sin luna”. Miller dice “Era una noche estrellada, pero no una noche clara, con poco viento y una marea que se hizo considerable al acercarnos a tierra” [AFD, p. 139]. Gracias a la colaboración del Instituto de Astrofísica de Canarias [...] los cálculos indican que el 24 de julio de 1797 hubo Luna nueva y que el 25 de julio el orto de la Luna fue a las 6h 59m (tiempo universal) y, el ocaso a las 20h.45m. Estos datos permiten calcular la hora en que se produjo la pleamar”. En ciertos puntos, se vuelve a caer en el relativismo científico, dada la escasez de datos: “[...] no se ha considerado el establecimiento del puerto (retardo de la marea dentro del puerto con respecto a la hora en que se produce en alta).

21 Cola Benítez, L.; García Pulido, D. (1999), p. 92.

22 Cola Benítez, L.; García Pulido, D. (1999), pp. 132-133. Nelson ubicó los barcos en el lugar donde está el signo “+”. Con el 9) están señaladas las corrientes hacia el Oeste. El 4) representa la Ciudad y el 5), la Ciudadela de Santa Cruz, junto a la cual estaba el muelle. En el 11) y el 12) están la Altura y el castillo de Paso Alto, respectivamente.

Posiciones aproximadas de algunos de los barcos, según sus cuadernos de bitácora, a las 12:00 pm del 22 de julio:

A las 12:00 pm del 22 de julio había brisa fresca y el tiempo estaba nublado. El **Theseus** tenía Santa Cruz a unos 20 km (10-12 millas) al NEpO y estaba a una Latitud de 28° 27'N; el **Culloden** tenía Santa Cruz a 7,5 km (4 millas) al NOpO, estando a una Latitud de 28° 20'N; el **Terpsichore** tenía Santa Cruz a 7,5 km (4 millas) al OS[O] y el **Zealous** tenía Santa Cruz a unos 25 km (4 o 5 leguas) al NN[O]²³.

En cuanto a las posiciones dadas para el mediodía del 23 y para el mediodía del 24, observamos la gran distancia de los barcos respecto a Santa Cruz:

Posiciones aproximadas de algunos de los barcos, según sus cuadernos de bitácora, a las 12:00 pm del 23 de julio:

A las 12:00 pm de ese 23 de julio, había brisa fresca y tiempo nublado. El **Theseus** tenía Santa Cruz a unos 16,7 km (8-10 millas) y estaba ubicado a una Latitud de 28° 27'N; el **Culloden** tenía la población a unos 17,6 km (9-10 millas) al NOpO, a una Latitud de 28° 26'N; y el **Terpsichore** a unos 17,6 km (9-10 millas) al ON[O] y el **Zealous** tenía la Punta de Anaga a 22,2 km (4 leguas) al NNE²⁴.

23 D. Nelson (22-07-1797), FD, p. 329; TNA (Kew) ADM 51/1221, Part 3, Theseus, 22-07-1797; TNA (Kew) ADM 51/1199 Part 7 Culloden, 22-07-1797; TNA (Kew) ADM 51/4507, Part 7, Terpsichore, 22-07-1797; TNA (Kew) ADM 51/1202 Zealous, 22-07-1797.

24 D. Nelson (23-07-1797), FD, p. 329; TNA (Kew) ADM 51/1221, Part 3, Theseus, 23-07-1797; TNA (Kew) ADM 51/1199 Part 7 Culloden, 23-07-1797; TNA (Kew) ADM 51/4507, Part 7, Terpsichore, 23-07-1797; TNA (Kew) ADM 51/1202 Zealous, 23-07-1797.

Posiciones aproximadas de algunos de los barcos, según sus cuadernos de bitácora, a las 12:00 pm del 24 de julio:

A las 12:00 pm del 24 de julio había brisa fresca y tiempo nublado. El **Theseus** tenía Santa Cruz a unos 10,2 km (5-6 millas) al NOpN, con una Latitud de 28° 25'N; el **Culloden** a unos 12 km (6-7 millas) al NNO, con una Latitud de 28° 26'N; el **Terpsichore** a 22,2 km (4 leguas); el **Leander** a unos 25 km (4-5 leguas) al NOpO, con una Latitud de 28° 13'N y el **Zealous** tenía Santa Cruz a 16'6 km (3 leguas)²⁵.

Posiciones aproximadas de algunos de los barcos, según sus cuadernos de bitácora, para el anclaje de la tarde del día 24, la anterior a la madrugada del 25 de julio, cuando ejecutaron el desembarco: La señal para anclar se dio a la 1:00 pm²⁶ y el orden de anclaje del escuadrón aproximadamente sería el siguiente: El **Theseus** se posicionaría, entre las 5:30, con el ancla de leva, a 42 brazas de profundidad y teniendo en el lado Este (o Norte, según la fuente) de Santa Cruz²⁷. El **Culloden** lo hizo a 31 brazas de profundidad sobre arena y fango negro y teniendo Santa Cruz a unos 6,5 km (3 o 4 millas) al O½S y los extremos de la isla al S0½O y al EpN²⁸. El **Terpsichore** ancló a 26 brazas, quizá a las 5:00 o antes; a las 5:30²⁹. El **Leander** a esta misma profundidad con la pequeña ancla de leva, justo fuera del alcance de los cañones de los fuertes³⁰. El **Zealous** a 39 brazas entre la batería del norte (San Andrés) y Santa Cruz, teniendo Anaga al EpN, la cabeza del muelle de la población

25 D. Nelson [24-07-1797], FD, p. 330; TNA (Kew) ADM 51/1221, Part 3, Theseus, 24-07-1797; TNA (Kew) ADM 51/1199 Part 7 Culloden, 24-07-1797; ; TNA (Kew) ADM 51/4507, Part 7, Terpsichore, 24-07-1797; TNA (Kew) ADM 51/1201, Leander, 24-07-1797; TNA (Kew) ADM 51/1202 Zealous, 24-07-1797.

26 D. Nelson [25-07-1797], FD, p. 330; TNA (Kew) ADM 51/1201, Leander, 25-07-1797.

27 D. Nelson [25-07-1797], FD; TNA (Kew) 52/2753, Leander 25-07-1797; Según Davis (s. f.), AFD, p. 154; como ya dijimos, según Waller [25-07-1797], AFD, pág. 149: "a las 6:00 pm ya se hallaba fondeada toda la escuadra en el mismo lugar donde lo habían hecho las fragatas el día 22, estando la más cercana casi al alcance de las baterías". Véase de nuevo la estampa de William Webley.

28 TNA (Kew) ADM 51/1199, Part 7 Culloden, 25-07-1797 y TNA (Kew) 52/2901 Culloden, 25-07- 1797.

29 TNA (Kew) ADM 51/4507, Part 7, Terpsichore, 25-07-1797.

30 TNA (Kew) 52/2753, Leander 25-07-1797.

al OpS, la punta de Candelaria al SOpO y estando a unos 1.000 m (½ milla o algo más) de distancia de la costa³¹.



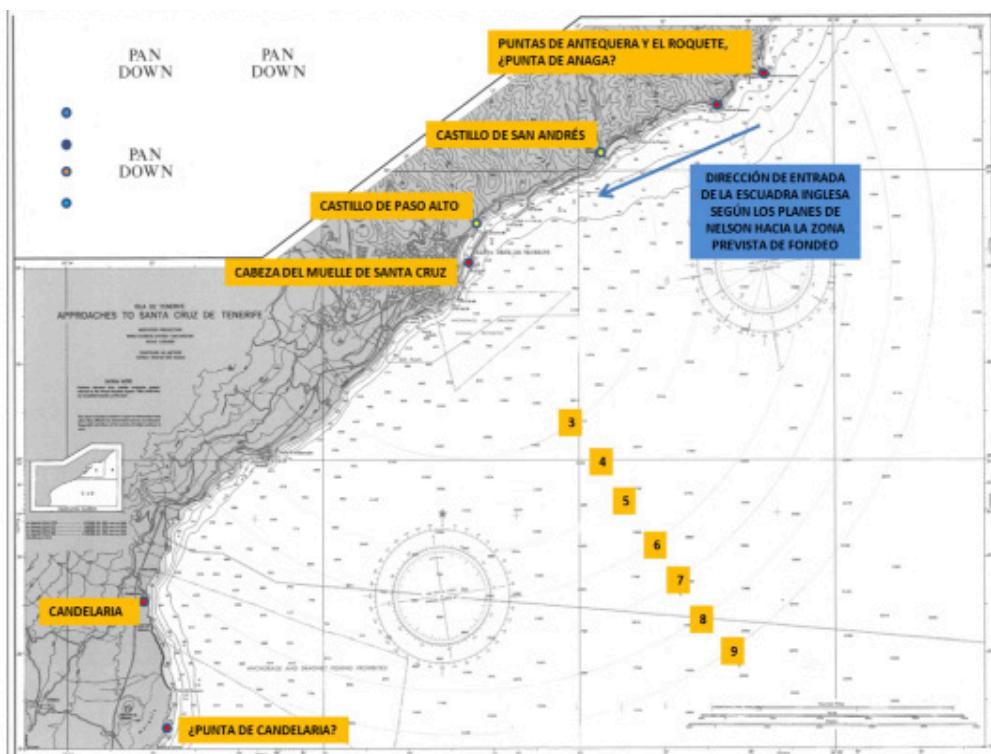
Posición aproximada del *Zealous* en la madrugada del 25 de julio según sus cuadernos de bitácora³².

Posiciones aproximadas de los barcos, según los cuadernos de bitácora, a las 12:00 pm del 25 de julio: A las 12:00 pm del 25 de julio había viento fresco y tiempo nublado, calma en tierra y una fuerte brisa del mar en el horizonte. El *Theseus* tenía Santa Cruz a

31 TNA (Kew) ADM 51/1202 *Zealous*, 25-07-1797; TNA (Kew) 52/3550 *Zealous*, 25- 07-1797.

32 Esta posición, vital para el desarrollo de la batalla, ya que de aquí partió el convoy que desembarcó en Santa Cruz, sí que figura anotada en los cuadernos del *Zealous* y fue revisada por un grupo de técnicos de la Torre de Control de Salvamento Marítimo del Puerto de Las Palmas y por otros técnicos, que fueron consultados también para las consideraciones técnicas del presente trabajo, de las que ya hablamos más arriba. Se vale de tres Demoras y una sola Distancia, que no está en la trayectoria de ninguna de las Demoras, sino enfrentada a la costa donde fondeó, utilizándose en los documentos una vez más el relativismo para darla ("a una media milla o algo más de la costa"). Cualquier otra posición dada en los Remarks (incidencias) resulta o bien incompleta o bien alejada del escenario de la acción. El sistema defensivo terrestre está representado en negro y verde, la línea blanca representa el perímetro antiguo de Santa Cruz y la morada, la línea de costa antigua calculada por Tous Meliá en Pinto y de la Rosa (1996). El convoy que partió del *Zealous* fue descubierto "a una" media milla de la cabeza del muelle y después de comenzar el cañoneo sobre él, se dispersó tocando en distintos puntos de la costa.

unos 20 km (10-12 millas) al NNO; el Culloden a unos 10,2 km (5-6 millas) al oeste con una Latitud de 28° 29'N; el *Terpsichore* a unos 8,3 km (4-5 millas) al ONO; el *Leander* al norte; y el *Zealous* a unos 8,3 km (4-5 millas) al NOpO³³.



Carta marina de Santa Cruz de Tenerife con las distancias en millas tomando como referencia el muelle de la población y con los puntos terrestres referidos en los cuadernos³⁴.

33 D. Nelson [25-07-1797], FD, p. 330; TNA (Kew) ADM 51/1221, Part 3, Theseus, 25-07-1797. TNA (Kew) ADM 51/1199, Part 7 Culloden, 25-07-1797; TNA (Kew) ADM 51/1202 Zealous, 25-07-1797; TNA (Kew) ADM 51/4507, Part 7, Terpsichore, 25-07-1797; TNA (Kew) 52/2753, Leander 25-07-1797; TNA (Kew) ADM 51/1201, Leander, 25-07-1797.

34 Esta figura nos sirve para advertir, una vez cotejados los datos de posición extraídos de los cuadernos y expresados arriba y en el Anexo, lo lejanos de la acción que estuvieron los barcos la mayor parte del tiempo. Para que nos hagamos a la idea, la consideración de los 900 metros (una media milla) como distancia de eficacia para la artillería, que llega a ser de un alcance máximo de unas dos millas (unos 3,7 km) pero ya sin precisión alguna, es ratificada por varios tratadistas como Tomás de Morla. En el caso de los barcos contra los fuertes de tierra, era mucho menor, dado que tenían limitada la elevación de los cañones. Sobre este asunto, por ejemplo, se ya hablaba con profundidad en Hernández Bento, C. F. [2013], pp. 117-119 y en Hernández Bento, C. F. [2016], pp. 63-64, donde se mencionan a autores como el propio Morla, Ulloa, Robins o Manucy.

El tratamiento de este tipo de documentación exige un esfuerzo muy grande y sostenido de transcripción – primero–, y de traducción – seguidamente–, que en algunos casos llega a ser simultánea. Exige a veces, también, el uso de los mejores y voluminosos diccionarios históricos, bases de datos o potentes traductoras en línea y, cada vez que se estime oportuno, el cotejo con una segunda opinión.

Fuentes bibliográficas

Las fuentes bibliográficas existen ya desde el mismo siglo XIX. Como ya vimos, en algunas de ellas se publicaron por primera vez algunos de los documentos más relevantes del ataque. Esta bibliografía ha sido utilizada, en mayor o menor medida, por autores como Dugour (1875); Rumeu de Armas (1947); Lanuza (1955); Cola Benítez y García Pulido (1999) o Hernández Bento (2016).

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS DEL SIGLO XIX

- CLARKE, J.S. y M'ARTHUR, J.: *The life and services of Admiral Lord Nelson*. T. Bensley. Londres, 1810.
- HARRISON, J.: *The life of the right Honourable Horatio Lord Viscount Nelson*. Kanelagh Press. Londres, 1833.
- NICOLAS, N.H.: *The Dispatches and Letters of vice Admiral Lord Viscount Nelson*. Henry Colburn. Londres, 1845.
- TUCKER, J.: *Life of Lord Nelson*, Londres, 1850.
- ALLEN, J.: *Life of Nelson*, Londres, 1852.
- LAUGHTON, J.K.: *Letters and Dispatches of Horatio Viscount Nelson*. Londres, 1886.
- MACAULAY, T. B.: *Historia de Inglaterra (I-IV)*, Londres, 1886.
- CLARK RUSELL, W.: *Nelson's words and deeds*. Londres, 1890.
- BERESFORD, Ch. y WILSON, H.W.: *Nelson and his times*. Harmsworth Brothers Ltd., Londres, 1897.

En el último caso en concreto, el de nuestra obra, nos ayudamos en gran medida, del Diccionario Nacional de Biografías de Oxford para la elaboración de las biografías de los oficiales, y para los detalles

técnicos de los barcos, nos servimos de dos autores fundamentales como Brian Lavery con sus *Barcos de línea*, de los años 1980, y Rif Winfield, con sus *Barcos británicos de guerra en la Edad de la Vela*, de comienzos de este siglo, quienes ofrecen la mejor información técnica al respecto sobre la Marina de su propio país. Otros autores técnicos, como May, nos permitieron por primera vez en nuestra historiografía hablar de una cifra oficial de los botes de la expedición de Nelson (44), advirtiéndonos de ciertas dificultades para determinar otros términos, pues las cifras “oficiales” están sujetas a variaciones, ya que a veces los capitanes decidían llevar más unidades por su cuenta, se capturaban y utilizaban barcas nativas, se portaban modelos experimentales o para misiones especiales o se reemplazaban botes extraoficialmente. Lo cual quiere decir que, si no hay un documento de contabilización de dichos botes para julio de 1797, no podremos saber de forma absoluta como iban dotados en este aspecto los navíos, sino tratar de inferirlo, siempre como hipótesis, de otras fuentes de las que ya hemos hablado³⁵.

Fuentes hemerográficas

En cuanto a la hemerografía, nos es forzoso decir que no hay ningún hallazgo original y/o relevante ni antes ni después de Ataques británicos contra las Islas Canarias en el siglo XVIII. La visión británica, salvo la aportación de la noticia en un periódico³⁶, el dado a la luz por Francisco Purriños Carrasco. Documento que tiene la particularidad y el valor de ser la única fuente estadounidense de este tipo que se ha descubierto hasta el momento.

Es, por tanto, el libro *Ataques británicos* pionero en ofrecer de manera profusa y sistemática documentos hemerográficos a gran escala. La prensa, antes que nada, interesó para el mencionado libro al objeto de dar a conocer cuál fue la “opinión pública” británica

35 May, W. E. (2003). Lavery, B. (1983). Lavery, B. (1986). Winfield, R. (2009). Winfield, R. (2007). Winfield, R. (2005).

36 *Columbian Centinel*, 14-10-1797.

sobre la derrota de Nelson en Tenerife, pudiendo asegurar y demostrar *ex-novo*, con todo lo que hallamos en su momento, que el eco de esta batalla corrió ampliamente por toda Gran Bretaña e Irlanda; teniendo la fortuna, además, de encontrar noticias que alimentan el debate sobre dos controvertidos asuntos: la intención real de Nelson y la capitulación.

En este sentido, existen, por ejemplo, nuevas previas a la expedición, que incluyen un “*Informe sobre las características de la isla de Tenerife*³⁷” bastante detallado de las dificultades orográficas, tamaño, bondad del clima, riqueza comercial y agrícola de la isla de Tenerife al completo, de lo que surge la pregunta: ¿Qué sentido tenía hacer un estudio de este tipo de cuestiones, si no vinieron a hacerse con la Isla? Por si fuera poco, en este mismo documento se asegura que “*sus defensas no son de ninguna manera formidables; y su captura probablemente será llevada a cabo con poca o ninguna dificultad*”.

Encontramos, además, diversas crónicas de longitud considerable (en muchos casos pura propaganda sin valor documental realmente novedoso, que hay que analizar con cuidado dada la falta de objetividad de sus autores). Una de ellas incluye “*la valoración de las dificultades que presentaba Santa Cruz de Tenerife para ser atacado con éxito*³⁸”. Otra con las “*Noticias sobre la capitulación inglesa en Tenerife*³⁹”. Una tercera con las “*Noticias del ataque de Nelson a Tenerife y posterior llegada a Inglaterra*⁴⁰”. E, incluso, por poner otro ejemplo de tantos, la “*Crónica francesa publicada en la prensa inglesa sobre el ataque de Nelson contra Santa Cruz de Tenerife*⁴¹”.

Por otro lado, hallamos una gran cantidad de noticias cortas: *como la primera noticia en Gran Bretaña de la derrota, la llegada de Nelson a Inglaterra y los cuidados que recibió; o las noticias posteriores al*

37 *Ipswich Journal, Sufflock*, 02-09-1797; *Chester Chronicle, Chesire*, 01-09-1797.

38 *Hampshire Chronicle*, 09-09-1797 y otros muchos diarios.

39 *Gloucester Journal*, 04-09-1797, entre otros muchos periódicos.

40 *Hereford Journal*, 06-09-1797.

41 *Dublin Evening Post*, 07-10-1797.

ataque de los años 1797 y 1798, que no se pueden mencionar aquí por lo prolífico del asunto. Pero todas ellas están referenciadas y trabajadas en *Ataques británicos*.

Hay que decir también, por otro lado, que existen gran cantidad de noticias repetidas. Muchas usan transcripciones de documentos archiconocidos, que nada aportan al discurso histórico. Por ejemplo, se utiliza mucho el *cuaderno de bitácora de Nelson (07-1797)*; el *Informe de Jervis al Almirantazgo (16-08-1797)* y el *de Nelson a Jervis sobre la acción del 25 de julio (27-07-1797)*. Esto convierte a estos documentos en un mero fetiche, cuyo valor no va mucho más allá del estadístico.

En algunos casos en la prensa hay datos realmente asombrosos, como por ejemplo, la primera documentación que se hace de un, hasta ese momento (2016), absolutamente desconocido, cíter Flora, de 14 cañones, que iba dirigido por el teniente Yawkins; el cual: “colaboró en el desembarco, escapando del fuerte fuego que se hacía desde tierra, con muchos daños en su aparejo, sin que nadie de la tripulación sufriera el más mínimo daño⁴²”.

Si, tal y como expusimos en el diccionario de oficiales y buques del libro *Ataques británicos contra las Islas Canarias en el siglo XVIII*, el cíter Fox era un *hired vessel* armado con 12 cañones de a 9 libras⁴³, el “nuevo cíter”, el Flora, es otro *hired vessel*, armado con 14 pie-

42 En *Hereford Journal*, en el *Oxford Journal* o en el *Newcastle Courant*, noticias entre el 06 y el 09 de septiembre de 1797. En este sentido otros periódicos como el *Caledonian Mercury* de 7 de septiembre de 1797, comentan como el Flora llegó a Plymouth el 31 de agosto con el capitán Waller a bordo, quien traía la noticia de la derrota para el Gobierno de su país. Hay que ser muy cautelosos en este punto, dado que dicha embarcación no es mencionada en ningún otro documento inglés de los hallados hasta este momento para el ataque que nos ocupa. En cuanto a la identidad del teniente Yawinks nos ocurre lo mismo: no se puede hablar con certeza de quién es él, pese a existir varios personajes en la prensa con este apellido. Sin embargo, la bibliografía más fiable que utilizamos para otros oficiales y embarcaciones nada dice al respecto, ni de Yawinks, ni del Flora, como participantes en la batalla de Santa Cruz. ¿Existió este suceso?

43 Fox (i), Cutter (12), 12 48/94 bm, 27.3.1793 – 25.7.1797, sunk in action at Tenerife (under Nelson) [12 x 9 pdrs]. Winfield, (2005), p. 1140.

zas de a 4 libras, que desarrolló su vida náutica entre 1794 y 1798, cuando fue capturado por un corsario francés el 1 de diciembre de ese año⁴⁴.



*El hired cutter ("cúter contratado") Active señaló el acercamiento de la flota holandesa al almirante Duncan antes de su Victoria en Camperdown en octubre de 1797*⁴⁵.

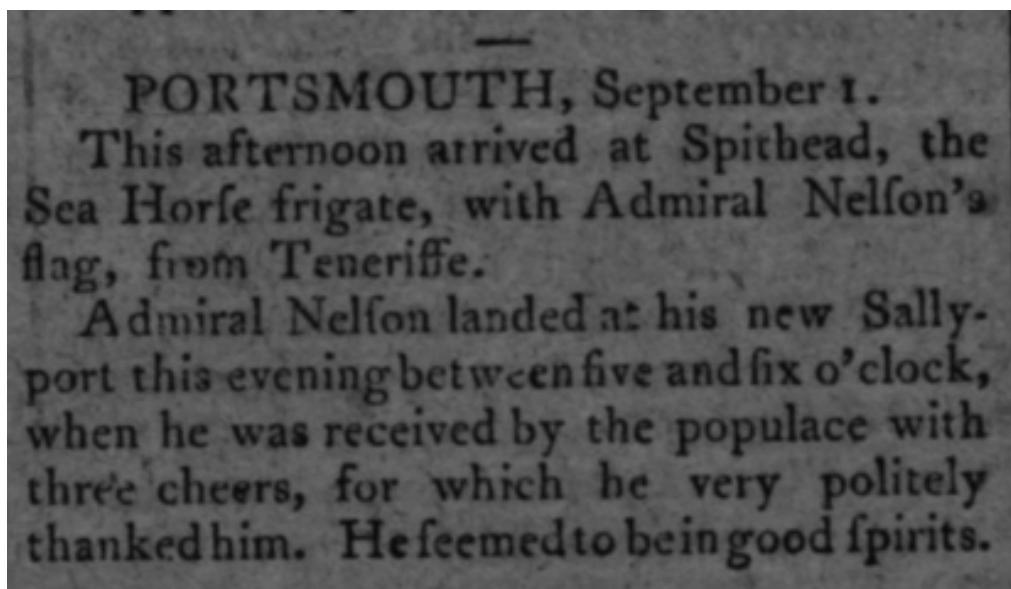
Según Rif Winfield, autor del que acabamos de hablar en el apartado de la bibliografía, tanto el cutter *Fox* como el *Flora* estaban categorizados dentro de las *Hired Vessels* ("embarcaciones contratadas"), no construidas por la *Royal Navy*, y que servían para complementar a los buques de guerra regulares. Además de los barcos de guerra y corsarios enemigos capturados, la Marina compraba barcos, generalmente los mercantes más grandes que requerían

44 Flora, Cutter (14), 157 86/94 bm, 16.8.1794 – 1.12.1798, taken by a French privateer [14 x 4pdrs]. Winfield (2005), p. 1142.

45 Winfield, R. (2005), p. 142.

modificaciones significativas para equiparlos para el servicio naval. Pero entre los buques más pequeños, la Armada contrató un número considerable, a menudo para fines de convoy y escolta, también para entregar despachos y/o pasajeros. Para ello, la Junta de Marina solía contratar la embarcación completa con capitán y tripulación, ya sea por un período determinado o indefinidamente, por una tarifa mensual regular. El Almirantazgo proporcionó un oficial naval regular (generalmente un teniente) como oficial al mando, mientras que el capitán civil habitualmente servía a sus órdenes como capitán de vela.

Añadimos en esta charla una nueva referencia encontrada en la prensa estadounidense:

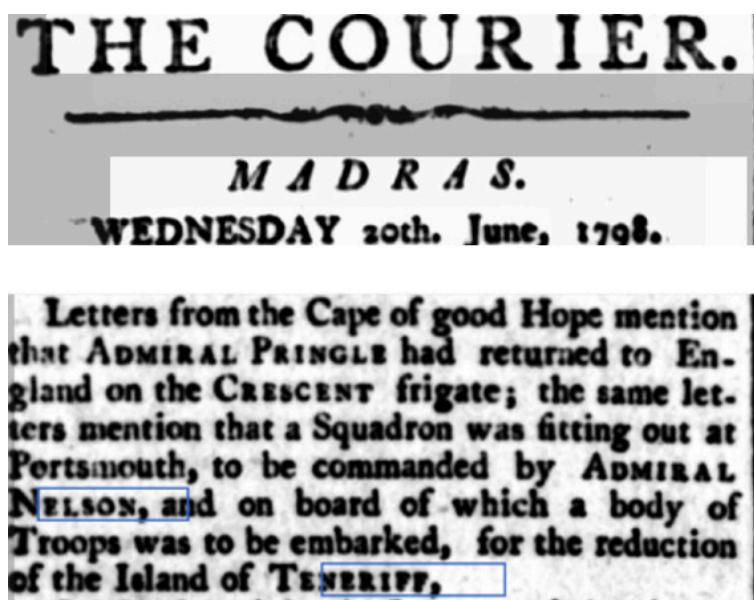


Noticia hallada en la prensa de Estados Unidos, en la que se habla de la llegada de Nelson a Spithead (Inglaterra) donde fue recibido por el pueblo⁴⁶.

46 *Gazette of the United States, & Philadelphia daily advertiser*, 15-11-1797.

Y, aunque breves, aportamos ahora también noticias de la derrota de Tenerife años después y ya entrado el siglo en la prensa británica. Hablan con extrema parquedad del desafortunado ataque, de la lamentable pérdida del brazo de Nelson, de lo valiente que fue o del gran comportamiento de otros oficiales como Samuel Hood o Thomas Troubridge⁴⁷.

De las posteriores al ataque vamos a destacar esta, cuando menos curiosa, noticia sobre unos preparativos de ataque a Tenerife (sic.) en el The Madras Courier, un periódico de 20 de junio de 1798 de la India británica⁴⁸, que hemos de tomar con mucha precaución, dada su marcada singularidad:



47 *Cumberland Pacquet, and Ware's White haven Advertiser*, 30-10-1798; *Madras Courier*, 10-03-1802; *British Press*, 28-12-1805; *Sun*, 28-01-1806; *Westminster Journal and Old British Spy*, 01-02-1806; *London Chronicle*, 18-02-1820; *Magnet*, 18-07-1837; *Evening Mail*, 11-03-1842.

48 *The Madras Courier*, 20-06-1798. TRADUCCIÓN: [...] las mismas cartas mencionan que se preparaba en Portsmouth una escuadra al mando del almirante Nelson, a bordo de la cual se embarcaría un cuerpo de tropas para la reducción de la isla de Tenerife". Recordemos en este punto lo que reza el *Acta de rendición de las tropas británicas al mando de Nelson*, AMSOT: [...] en consideración de lo cual se obligan por su parte a que no molestaran al pueblo de modo alguno los navíos de la Escuadra Británica que están delante de él, ni a ninguna de las Islas Canarias [...]".

Fuentes museísticas

Las fuentes escritas nos permiten la identificación posterior de las museísticas, es decir, de las imágenes de algunos de los capitanes, y de las maquetas y planos de sus barcos; debiendo destacar de entre todos los museos por su riqueza el *National Maritime Museum de Greenwich (Londres)*, pues atesora importantes colecciones de todo tipo alusivas a la *Royal Navy*⁴⁹. Asimismo, en cuanto al episodio de Nelson, el Museo Militar Regional de Canarias cuenta con un riquísimo elenco de material incautado a los ingleses u olvidado por ellos. Hagamos breve exposición ahora de algunas de estas imágenes dadas a la luz para la historiografía española en el mencionado libro, *Ataques británicos*:



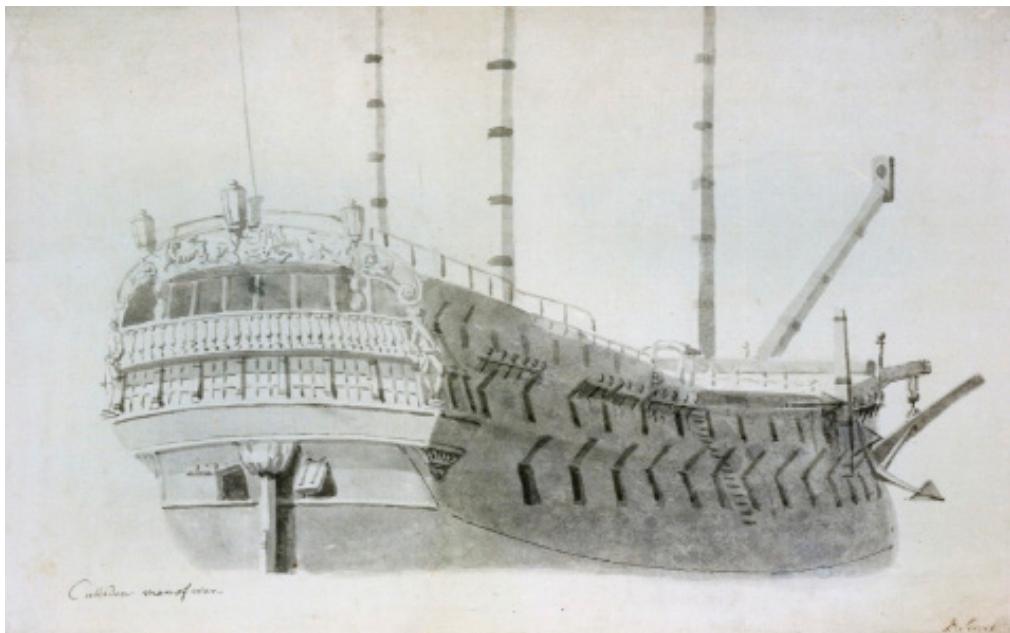
Thomas Buttersworth, *Nelson bloqueando Cádiz en julio de 1797 (después de 1797)* NMML⁵⁰.

49 En este apartado vuelve a ser la obra *Ataques británicos...*, la primera que hace una exposición prolífica y sistemática de todas las riquezas que posee este museo, no sólo para el ataque de Nelson contra Tenerife, sino en lo referente a todo el siglo XVIII. Aunque para el mencionado ataque en concreto, en el apartado gráfico hay que tener en cuenta de nuevo las vitales aportaciones de Daniel García Pulido, que tanto hemos utilizado para el presente trabajo.

50 En el centro de la pintura aparecen seis barcos de línea. El *Theseus* de Nelson es el



Espada que tiene inscrito el nombre de Horatio Nelson (1790) NMML⁵¹.



Dominic Serres, Barco de guerra Culloden (1783) (c. 1785) NMML. Object ID: PAF5783.

que lleva la bandera azul en el palo de mesana. A la izquierda del todo hay un cúter, mientras que Cádiz aparece al fondo con la Flota española anclada. En las aguas intermedias vemos una embarcación con vela latina y un brig. Notas del NMML.

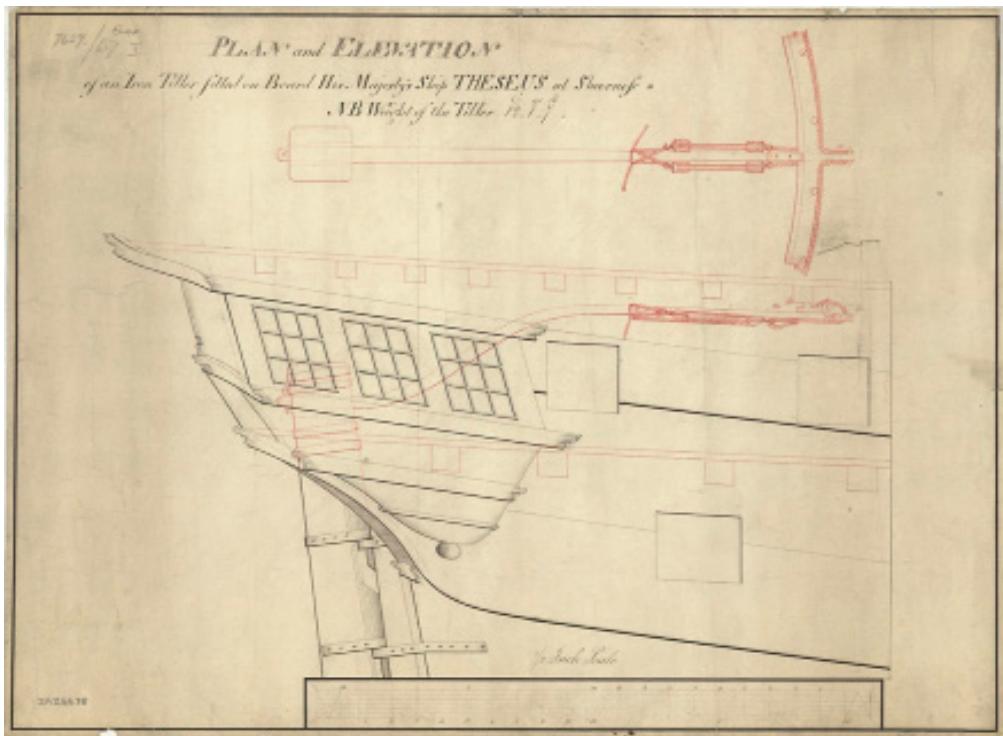
51 Según notas del NMML, existe la leyenda de que el contraalmirante Nelson la llevaba consigo el 25 de Julio de 1797. Si bien es cierto que esto no se puede corroborar completamente, sí que podemos afirmar que este tipo de espadas era muy común al final del siglo XVIII y principios del XIX.



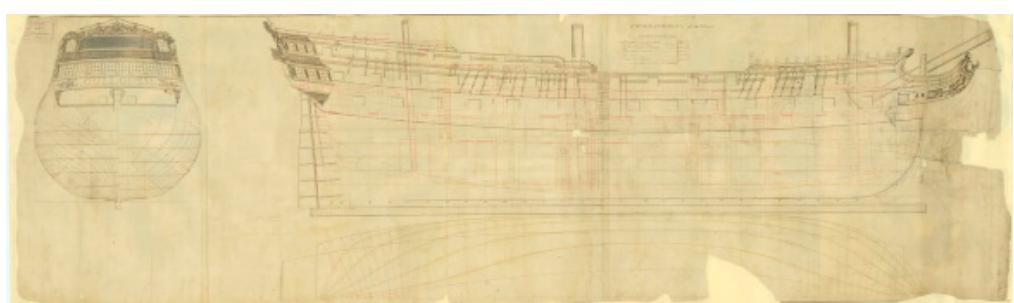
*Frederick Cruikshank, Retrato de John Lovell, de 70 años (1840) NMML*⁵².

52 Lovell (c. 1770-1848), fue uno de los barqueros de Nelson durante el asalto a S/C Tenerife en 1797. Ayudó a restañar la herida que éste recibió en el brazo derecho, desgarrando una camisa para hacer un cabestrillo. Murió como pensionista en el hospital de Greenwich en 1848.

Añadimos ahora para esta conferencia estas nuevas imágenes que nos parecen de interés:



Theseus (1786) (C. agosto 1787-junio 1788) NMML. Object ID: ZAZ6676⁵³.



Culloden (1776) (1776) NMML. Object ID: ZAZ0978⁵⁴.

53 Escala: 1:24. Plano que muestra la planta y alzado de un timón montado en hierro en el *Theseus* (1786), un barco de tercera clase, de 74 cañones y dos puentes.

54 Escala 1:48. Plano que muestra la planta del cuerpo, líneas y decoración del *Culloden* (1776), un 74 cañones, de tercera clase y dos puentes, construido en los astilleros de Deptford.

ARCHIVOS, BIBLIOTECAS Y MUSEOS

- Archivo Municipal de Santa Cruz de Tenerife (A.M.S.C.T.)
- British Library (B.L.)
- Colección de Dña. Susana Groth de Iglesias (A.S.G.)
- Mariner's Museum. Newport News, Virginia. (M.M.V.)
- National Maritime Museum, London (N.M.M.L.)
- The National Archives, Kew, Londres. TNA (Kew)

Bibliografía

- AA. VV. (1989). *The Oxford Dictionary of National Biography, founded in 1882 by George Smith, edited by Leslie Stephen and Sidney Lee*, Oxford University Press.
- AA. VV. (1989). *The Oxford English Dictionary*, Oxford University Press, United Kingdom.
- Allen, J. (1852). *Life of Nelson*, Londres.
- Beresford, C.; Wilson, H.W. (1897). *Nelson and his times*. Harmsworth Brothers Ltd., Londres.
- Clark Russell, W. (1890). *Nelson's words and deeds*, Londres.
- Clarke, J.S.; M'Arthur, J. (1810). *The life and services of Admiral Lord Nelson*. T. Bensley, London.
- Cola Benítez, L.; García Pulido, D. (1999). *La historia del 25 de Julio a la luz de las Fuentes Documentales*, Ed. Umbral y Tertulia de Amigos del 25 de Julio de 1797, Santa Cruz de Tenerife.

- Dugour, J. (1875). *Apuntes para la historia de Santa Cruz de Tenerife, desde su fundación hasta nuestros tiempos*, Imprenta, Librería y Encuadernación de J. Benítez y Compañía, Santa Cruz de Tenerife.
- Fremantle, S. (1950). "Nelson's first writing with his left hand", en *The Mariner's Mirror*, julio, vol. 36, núm. 3, Londres.
- Friendly, A. (1973). *Beaufort del Almirantazgo*, Random House, Nueva York.
- Lanuza Cano, F. (1955). *Ataque y derrota de Nelson en Santa Cruz de Tenerife. Relato histórico*, Madrid.
- Lavery, B. (1983). *The Ship of the Line*, vol. I, Conway, London.
- Lavery, B. (1986). *The Ship of the Line*, vol. II, Conway, London.
- Laughton, J. K. (1886). *Letters and Dispatches of Horatio Viscount Nelson*, Londres.
- Harrison, J. (1806). *The Life of the right Honourable Horatio Lord Viscount Nelson*, Kanelagh Press, Londres.
- Harrison, J. (1833). *The life of the right Honourable Horatio Lord Viscount Nelson*. KanelaghPress, Londres.
- Hernández Bento, C. F. (2016). *Ataques británicos contra las Islas Canarias en el siglo XVIII. La visión británica*, Cabildo Insular de La Gomera, Santa Cruz de Tenerife.
- Macaulay, T. B. (1886). *Historia de Inglaterra (I-IV)*, London.
- May, W. E. (2003). *Boats of Men of War*, Caxton Ed., London.
- Moradiellos García, E. (2013). *El oficio de historiador. Estudiar, enseñar, investigar*, Akal, Madrid.

- <https://nauticaformacion.es>
- <https://pronautictc.com/tecnicas-navegacion-maritima/>
- Nicolas, N. H. (1845). *The dispatches and letters of vice Admiral Lord Viscount Nelson*. Henry Colburn. London.
- Ontoria Oquillas, P.; Cola Benítez, L.; García Pulido, D. (1997). *Fuentes documentales del 25 de Julio de 1797*. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.
- Ontoria Oquillas, P.; Cola Benítez, L.; García Pulido, D. (2008). *Addenda a las Fuentes documentales del 25 de Julio de 1797*. Tertulia Amigos del 25 de julio. Santa Cruz de Tenerife.
- Parker, K.; Ruderman, B. (2021). *Cartas Náuticas de la Historia. Visiones y viajes a lo largo de los siglos*. Blume. Barcelona.
- Pinto y de La Rosa, J. M. (1996). *Apuntes para la Historia de las Antiguas Fortificaciones de Canarias*. Museo Militar Regional de Canarias. Santa Cruz de Tenerife.
- Real Academia Española (2014). *Diccionario de la Lengua Española*. Espasa-Calpe. Barcelona.
- Rodríguez De La Sierra Fuentes, J. (1992). “Un día especial en el Museo Militar”, en *Revista Hespérides*, Julio-agosto, núm. 109. Santa Cruz de Tenerife.
- Rumeu De Armas, A. (1991). *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*. Gobierno de Canarias. Madrid.
- Reding, R. (2007). *Beaufort, el almirante del viento*. Las Indias eruditas. Francia.
- Spinney, J. D. (1950). “Nelson at Santa Cruz”. *The Mariner's Mirror*, vol. 45, núm. 3.
- Tous Meliá, J. (2015-08-02 y 09). “La Artillería y el hundimiento del cíter Fox”.

en *El Día/La Prensa*, Santa Cruz de Tenerife.

- Tucker, J. (1850). *Life of Lord Nelson*. Londres.
- Vázquez Abeledo, M. (2023). *Historias sobre el clima y la meteorología en Canarias (1500-1960)*, Le Canarien ediciones. La Orotava.
- Winfield, R. (2009). *British Warships in the Age of Sail, 1603-1714: Design, Construction, Careers and Fates*. Seaforth publishing. London.
- Winfield, R. (2007). *British Warships in the Age of Sail, 1714-1793: Design, Construction, Careers and Fates*. Seaforth publishing. London.
- Winfield, R. (2005). *British Warships in the Age of Sail, 1793-1817: Design, Construction, Careers and Fates*. Chatham publishing. London.

HEMEROGRAFÍA EN LA BRITISH LIBRARY DE LONDRES

- British Press, Londres, Inglaterra.
- Caledonian Mercury, Edimburgo, Escocia.
- Columbian Centinel, Boston, Massachusetts, Estados Unidos.
- Cumberland Pacquet and Ware's Whitehaven Advertiser, Cumbria, Inglaterra.
- Dublin Evening Post, Dublín, Irlanda.
- Evening Mail, Londres, Inglaterra.
- Gazette of the United States, & Philadelphia daily advertiser, Filadelfia, Estados Unidos.
- Gloucester Journal, Gloucestershire, Inglaterra.
- Hampshire Chronicle, Hampshire, Inglaterra.

- Hereford Journal, Herefordshire, Inglaterra.
- Ipswich Journal, Suffolk, Inglaterra.
- London Chronicle, Londres, Inglaterra.
- Magnet, Londres, Inglaterra.
- Newcastle Courant, Tyne and Wear, Newcastle, Inglaterra.
- Oxford Journal, Oxfordshire, Inglaterra.
- Sun, Londres, Inglaterra.
- The Madras Courier, Madras, India británica.
- Westminster Journal and Old British Spy, Londres, Inglaterra.

A Gloria Díaz Padilla, ex-directora del Departamento de Historia de la ULL, quién me orientó en el oficio de historiador, aprendiendo a respetar las prácticas metodológicas y éticas que le son propias.

