



La investigación sobre los naufragios
y las fortificaciones en el puerto de
Santa Cruz de Tenerife a lo largo de
la Edad Moderna

Alberto García Montes de Oca

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.

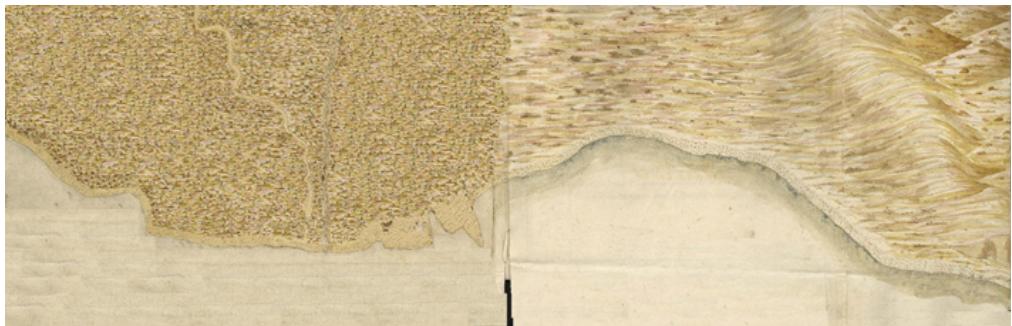


Fig. I: Aproximación cartográfica al puerto de Santa Cruz, em una edición propia del plano del lugar y puerto de Leonardo Torriani de 1588-1592, Biblioteca Universitaria de Coimbra, lámina entre los folios 74 y 75.

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 bajíos. 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 dificultoso 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

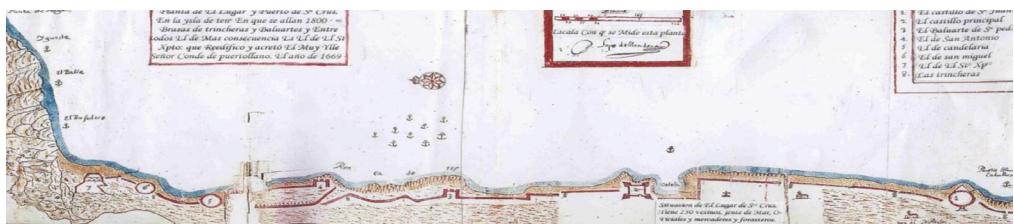


Fig. III: Plano del ingeniero Lope de Mendoza de las fortificaciones del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, 1669, Biblioteca Municipal de Rouen.

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.

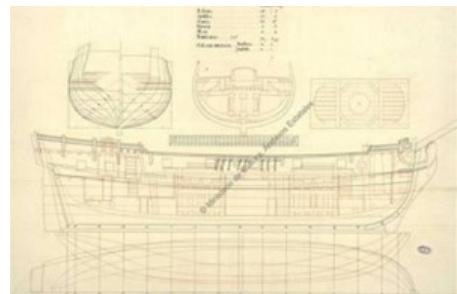
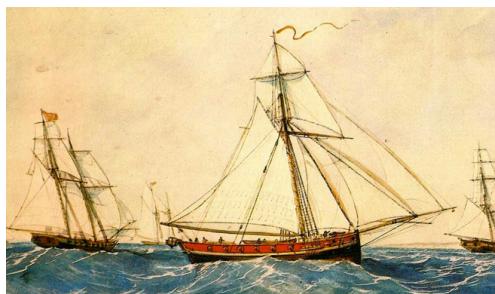
El ataque de Nelson de julio de 1797

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 surtidero 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.

