

EL PUERTO DE LOS ROQUES Y LOS BARCOS DE CABOTAJE DEL MUNICIPIO DE FASNIA

OCTAVIO RODRÍGUEZ DELGADO

[blog.octaviordelgado.es]

La pequeña ensenada situada en la costa de Fasnia, al abrigo de los dos Roques (el de Dentro y el de Fuera), permitió desde el siglo XVI que en ella operasen pequeños veleros, los cuales constituían casi el único medio de comunicación de este lejano pueblo de las Bandas del Sur con la capital y otras localidades de Tenerife, además de otras islas del archipiélago. Por él se embarcaba la producción agrícola del término municipal (papas, vino, frutos, etc.) e incluso las losas de piedra obtenidas de sus canteras, a la vez que se importaban todos los productos necesarios para el consumo local; también servía para el transporte de pasajeros, que en barco llegaban a Santa Cruz de Tenerife mucho más rápido que por el antiguo Camino Real, única vía de comunicación terrestre con los demás pueblos de la isla que tuvo Fasnia hasta comienzos del siglo XX.

A lo largo del siglo XIX, el embarcadero de Los Roques ya estaba consolidado como un importante puerto para el tráfico de cabotaje, tanto para la entrada y salida de mercancías como de personas, protagonismo que mantuvo hasta bien avanzada la siguiente centuria. Por ello, comenzó a contar con los llamados “*alcaldes de mar*”, nombrados por la Comandancia de Marina para atender a los matriculados en su jurisdicción, controlar la actividad comercial y dar cuenta de cualquier incidente que se produjese en ese tramo de costa, al igual que sucedió en los pueblos vecinos de Güímar, El Escobonal y Arico. Así por ejemplo, en 1820 era alcalde de mar de Fasnia don Antonio Díaz Flores¹, natural del mismo lugar y de 41 años de edad.

En los años 1856 y 1857, operaba por el puerto de Fasnia el candray² “Santa Ana”, en el que actuaban como patrones³ don Patricio Delgado (o Estévez) y don J. A. Chico; transportaba papas hacia la capital y granos (cebada, trigo, etc.) o frutos en sentido opuesto; también solía llevar de 3 a 8 pasajeros en cada viaje.

En 1862 operaban por los puertos de Fasnia y El Escobonal cinco barcos de cabotaje, los candrays “Soledad”, “San Antonio”, “Santa Ana”, “Rosario” y “San José”, patroneados por Castro, Chico, Estévez (a veces Juan A. Castro), Anastasio Delgado y Luis Martín, respectivamente; los dos primeros tenían su base en Los Roques de Fasnia, mientras que los otros tres la tenían en El Tablado y Chimaje (El Escobonal); no obstante, todos operaban en los tres puertos, de los que salían sobre todo con papas y regresaban con frutos o carga general; además, solían transportar pasajeros (de 4 a 18). Desde Los Roques, las mercancías eran llevadas hasta Fasnia por el camino del Cuchillo y hasta La Zarza por el del Morito; por los mismos se transportaban hasta el embarcadero los productos de exportación, a lomos de burros, mulas o camellos.

También en Los Roques existió un horno de cal, en el que se trataba la piedra procedente de Lanzarote y Fuerteventura; el producto elaborado era utilizado en la construcción y albeo de las casas del término municipal, incluyendo la iglesia parroquial; continuaba en uso en 1907. Ocasionalmente, los barcos operaban también por Las Eras, con el fin de intercambiar mercancías con el exterior.

¹ Aparte de alcalde de mar, don Antonio Díaz Flores (1778-?) fue personero del Ayuntamiento de Fasnia, alcalde real y mayordomo de fábrica de la parroquia de San Joaquín.

² Candray es un velero pequeño, de dos proas, por lo general con un único mástil.

³ Patrón es el nombre que recibe el hombre de mar o piloto que manda y dirige un barco pequeño.



El puerto de Los Roques, al abrigo de los dos accidentes que le dan nombre, permitió operar simultáneamente a varios veleros.

PROBLEMAS CON LOS BARCOS DE CABOTAJE DE FASNIA

En 1870, el tráfico marítimo en el Sur de Tenerife había experimentado un claro retroceso o estancamiento. Por ello, en 1871 se pedía desde Fasnía el restablecimiento de un vapor que de forma regular tocase en los puertos del Sur. Ese hecho obligó a que algunos empresarios, muchos de ellos con intereses agrarios o comerciales en el Sur, se decidiesen por la adquisición de embarcaciones, así como a solicitar, tal como se hizo desde Fasnía, la autorización para que pudiesen practicar el cabotaje algunas embarcaciones que estaban paralizadas y algunas personas que habían trabajado en ese tipo de navegación.

En tal sentido, a finales de ese mismo año el alcalde de Fasnía, don Celestino Cruz García, junto con los concejales del Ayuntamiento (don Pedro Tejera Cruz, don Miguel González Cruz, don Antonio Rodríguez García, don Juan Cruz Díaz, don Tomás Tejera Borges y don Policarpio Marrero), el juez municipal (don Francisco Delgado y Díaz Flores) y los dos mayores contribuyentes (don Genaro Esquivel Rodríguez y don Juan Marrero y Cruz), dirigieron un escrito al comandante militar de Marina de la provincia, pidiendo que se permitiera continuar en los dos candlays del distrito, llamados "Soledad" y "San Antonio", a los individuos que los venían tripulando, ya que después de haber realizado esas faenas durante 20 o 30 años, se veían privados del trabajo por no estar matriculados, a causa de haber sido exceptuados del servicio de la Armada. Dicha circunstancia dejaba a los agricultores de Fasnía sin poder conducir su principal producto (las papas) al mercado de Santa Cruz, con el consiguiente perjuicio para el fisco al no poder hacer frente a los compromisos tributarios, pues dada la distancia y difícil topografía del terreno que unía Fasnía con la capital, la conducción por vía terrestre a lomos de bestias y por caminos intransitables supondría la ruina del sector de la papa, por los elevados costes del transporte.

Como se ha indicado, al no contar en la jurisdicción con matriculados hábiles para prestar el servicio a la Armada, requisito que se exigía para poder conducir los candlays desde Fasnía a Santa Cruz, éstos quedaban parados. La inexistencia de marinos que los tripularan impedía sacar las cosechas de temporada, cuando el estado del mar lo permitía, sin que

entraran tampoco otros barcos que lo hicieran. Por ello se pedía licencia de navegación para unas personas que venían haciéndolo con acierto desde su infancia al lado de sus padres, sin naufragio ni averías, para lo que habían estado matriculados y, aunque luego se les había exceptuado del servicio de la Armada, continuaron en sus faenas marinas como rebajados. La petición de excepción que se hacía, se justificaba en que no podía exigirse lo mismo a un buque de guerra que a uno de cabotaje, pues mientras el servicio del primero era constante, el del segundo sólo se hacía en ciertos días, a veces con intervalos de meses, durante los cuales, al no haber frutos que transportar, los marineros se ocupaban del trabajo de los campos. Y en tanto no se concluyera la carretera que uniera el municipio con la capital, o se volviese a poner un vapor que periódicamente recorriera las playas del Sur, haciendo escala en el embarcadero de Fasnia, los vecinos esperaban que se permitiera a los citados marineros seguir trabajando en el tráfico marítimo, dejando que actuasen como patronos los dueños de las embarcaciones, sin perjuicio de que pudieran ser sustituidos por personas del pueblo que se matriculasen o con marineros cualificados que se prestasen a ello.

Por su indudable interés, reproducimos a continuación el texto del escrito remitido al “Sôr. Comandante Militar de Marina de esta Provincia”, firmado en el pueblo de Fasnia a 8 de diciembre de 1871 por don Celestino Cruz García, don Miguel González Cruz, don Francisco Delgado, don Genaro Esquivel, don Juan Marrero y Cruz y el secretario don Cleto M. Hernández García “por los demás Sres. del Ayunt”:

Dⁿ. Celestino Cruz y Garcia Alcalde y Presidente del I. Ayuntamiento del pueblo de Fasnia, los Consejales D Pedro Tejera Cruz, D Miguel Gonzalez Cruz, D Antonio Rodríguez Garcia, D Juan Cruz Diaz, D Tomas Tejera Borjes y D Policarpo Marrero, el Juez municipal D Francisco Delgado y los contribuyentes que suscriben a V.S. como mejor proceda dicimos: Que se sirva permitir continuen en los dos Candrays de este distrito los individuos que les tripulan.

Honda pena ha producido en este vecindario prohibirse usen de tales faenas marítimas los individuos que vienen de veinte á treinta años á esta parte tripulando los dos Candrays titulados Soledad y San Antonio por no estar en el dia matriculados á consecuencia de haber sido exceptuados de prestar sus servicios á la Armada; pues de no modificarse tal medida quedaran estos pobres labriegos sin poder conducir su exclusivo y principal articulo de patatas al mercado de esa Capital y por consiguiente sin recursos para sufragar los crecidos impuestos del fisco, vecinales y demás compromisos que el trabajoso suelo que habitan y su posision topografica les traen.

Sabido es que el termino de Fasnia dista de esa Capital cosa de ocho leguas y que entre aquel y Güímar existen la hondonada perpendicular denominada de “Erques” y la cordillera ó ladera de Güímar: Que el precio de las patatas escasamente alcanzan á cubrir su conducion a lomo por caminos tan molestísimos y peligrosos. En suma, prohibido el trafico, de patatas por mar entre Fasnia y Sta Cruz muere aquel y encarece el articulo en este.

Y es verdad demostrada, por que no contando la jurisdicción de Fasnia con matriculados habiles para prestar servicio á la Armada, requisito que se exige en el dia para poder conducir los dos expresados Candrays de estas playas á Sta Cruz quedan sin navegar; toda vez que no se encuentran marineros que les tripulen en las epochas y dias que las cosechas y el estado de la mar lo permitan; como tampoco encontraran otros barcos que fletar en tales marcados dias.

No se pretende un permiso absoluto para que usen tales faenas marítimas cualesquier individuo. Tratece solamente de los mismos que venian practicandoles con acierto y sin haber experimentado ningun naufragio ni considerable averia de veinte á treinta años á esta parte, que las han ejercido desde su infancia al lado de sus padres: cuyos nombres figuran en los roles de navegación y son del Candrays Soledad: Marcos Gonzales su dueño, Andres Gonzalez, Carlos Garcia, Sebastián Gonzalez y Joaquin

Gonzalez mayor y del Candrays San Antonio Juan Antonio Chico Gonzalez su dueño, Juan Rodríguez, Patricio Estevez, Antonio Garcia y Joaquin Gonzalez menor.

Estos individuos vienen ocupandoce en tal trafico desde sus primeros años, se matricularon después y posteriormente se les escepcionó del servicio de la Armada, pero continuaron en sus mensionadas faenas maritimas en clase de rebajados; sin que se vea en esto ninguna contradicción toda vez que no es lo mismo el servicio que reclama un Buque de Guerra que el de Cabotaje y por otra parte el primero es constante y el que los segundos vienen haciendo en ciertos dias con intervalos á veces de meses, ocupandoce en el interin en los campos cuando no navegan por no haber frutos que conducir.

De lo ligeramente reseñado se desprende que el pueblo de Fasnía se halla en unas circunstancias escepcionales bajo las cuales han vivido hasta ahora sus moradores y estan condenados á seguir en ellas interin no cambien sus medios de comunicacion con la Capital, ya sea construyendoce una carretera de facil proyecto, ó volviendoce a poner un vapor periódicamente que recorra las playas del Sud de esta Isla, haciendo escala en el embarcadero de Fasnía; estas razones irrefragables acompañadas de la pericia que han demostrado en seis años de servicio maritimo los individuos que quedan anotados en este escrito, á la vez de patentizar la necesidad absoluta de continuar en los dos Candrays conductores sus frutos al mercado para luego con su importe comprar las cosas necesarias á su subsistencias y pagar las contribuciones que les agobian. En su consecuencia

Suplicamos á V.S. que en consideración á las razones que dejamos pulsadas se sirva acordar según dejamos solicitado al ingreso de este escrito, desempeñando el encargo de Patrones sus respectivos dueños: y sin perjuicio de que sean substituidos con las personas que de este pueblo se matriculen ó con otras que siendo marinias se presten al indicado trafico: cuya medida de caracter personal no dudamos alcanzar de la ilustración y asertado criterio de V.S.⁴

No conocemos la respuesta de las autoridades a esta solicitud, pero nos consta que ambos barcos continuaron navegando, si bien, como veremos a continuación, uno de ellos, el “San Antonio”, después de surcar los mares durante décadas desapareció en un naufragio antes de finalizar ese mismo siglo, con todos sus tripulantes y pasajeros.

EL NAUFRAGIO DEL CANDRAY “SAN ANTONIO” (1884)

Tras superar una grava crisis económica y política, en que Fasnía incluso se quedó sin Ayuntamiento e incluso estuvo a punto de perder la municipalidad, al solicitar Arico su anexión, cuando el pueblo parecía levantar cabeza una desgracia vino a sumir en la tristeza a todos los vecinos de este pueblo, el naufragio cerca de la capital tinerfeña del candray “San Antonio”, cuya tripulación y pasajeros procedían mayoritariamente de este pueblo, tal como hemos visto con anterioridad. El lamentable suceso ocurrió el 12 de enero de 1884 en el punto denominado “Osma” y tres días después informaba del mismo la revista quincenal *La Salud*, que atribuía el accidente a la impericia del patrón, don Juan Antonio Chico González:

SINIESTRO MARÍTIMO.—Al amanecer del dia 12 del corriente ha tenido lugar en la punta de Antequera, al N. de esta Ciudad, el naufragio del candray *San Antonio*, tripulado por siete marineros, conduciendo cargamento de patatas y otros efectos desde el pueblo de Fasnía en esta isla. Venían además en él dos desgraciadas jóvenes y tres individuos de pasaje.

Ya los periódicos de la localidad han detallado las tristes circustancias del suceso, restándonos á nosotros solamente la misión de hacer un ruego al Sr. Comandante de Marina con el objeto de que en primer lugar, no permita en manera alguna que esos

⁴ Escrito remitido desde Fasnía el 8 de diciembre de 1871, Archivo Municipal de Fasnía. Véase también Carmen Rosa PÉREZ BARRIOS (2005), *La propiedad de la tierra en la Comarca de Abona en el Sur de Tenerife (1850-1940)*, tomo II, págs. 1035-1036.

pequeños buques costeros sean mandados por personas imperitas que, además de no conocer los principios más rudimentarios de náutica, adolecen hasta de la falta de sentido común. La desgracia del *San Antonio*, puede atribuirse á la estupidez del patrón Antonio Chico y González.

El segundo ruego que debemos dirigir á la primera autoridad de Marina, es el de que no consienta, por los medios que tiene á su alcance, que esas pequeñas embarcaciones admitan á su bordo más carga de la que representa su cabida. Hemos tenido ocasión de advertir, mas de una vez, el estado en que salen de esta bahía los indicados candrays y nos hemos espantado al considerar que solo una pequeña ola puede inundar la embarcación haciéndola zozobrar indefectiblemente.

El naufragio del *San Antonio* y la muerte por sumersión de nueve de sus tripulantes y pasajeros (entre ellas dos pobres mugeres) debe llamar la atención de las autoridades correspondientes para evitar en lo sucesivo desgracias de tal naturaleza.⁵

Como se ha señalado, en el barco viajaban 12 personas, de las que murieron nueve, entre tripulantes y pasajeros, con lo que el accidente tuvo los tintes de una auténtica tragedia, incrementada al no recuperarse todos los cuerpos. El 19 de ese mismo mes se oficiaron en la iglesia matriz de Ntra. Sra. de la Concepción de Santa Cruz de Tenerife las honras fúnebres por las únicas cuatro víctimas que se encontraron “*de las que fueron ahogadas en el naufragio del candray San Antonio*”; se trataba de don Domingo Chico González, de 25 años, natural y vecino de Fasnia; don Juan Barroso, de 24 años, natural de Arico y vecino de Abona; don Joaquín González, de 64 años, viudo, natural y vecino de Fasnia; y doña Rosalía Perera Tejera, de 22 años, soltera, de la misma naturaleza y vecindad; ofició la ceremonia don Epifanio Díaz Saavedra, beneficiado rector propio de dicha parroquia y a continuación los cuatro sureños recibieron sepultura en el cementerio de dicha ciudad, de lo que fueron testigos don Juan Pérez y don José Rodríguez, de dicha vecindad.

A pesar de este grave suceso, el cabotaje continuó permitiendo la comunicación por mar entre Fasnia y Santa Cruz de Tenerife, pues hasta la primera década del siglo XX no llegó a Fasnia la Carretera General del Sur. Así, entre 1887 y 1890 operaban por el puerto de “*El Roque*” o “*Los Roques*” de Fasnia tres pailebots⁶: “*Manuel*”, de 15 toneladas, 4-7 tripulantes y patroneado por M. Bethencourt o Marrero; “*San Blas*”, de 12-34 toneladas, 5-7 tripulantes y patroneado por Bethencourt, Frías o Domingo; y “*San Miguel*”, de 14-22 toneladas, 5-7 tripulantes y patroneado por García, Frías, Bethencourt o Díaz. Todos solían transportar entre 2 y 12 pasajeros; el puerto de destino más frecuente de destino era el de Santa Cruz de Tenerife; y la carga exportada más común eran las papas, el vino y los frutos producidos en el municipio, seguidos por losas y otros artículos de la isla.

En el padrón municipal de Santa Cruz de Tenerife del año 1900 figuran once fasniers enrolados como marineros en los barcos de cabotaje atracados en el puerto⁷, seis de ellos con cargos de responsabilidad (cuatro patrones y dos contramaestres⁸): en el candray “*Cristina*”, el patrón era don Juan González, de 39 años; en el candray “*San Blas*” trabajaban cuatro fasniers, siendo dos de ellos el patrón don Domingo Marrero, de 39 años, y el contramaestre don Antonio Domínguez, de 40; en el candray “*Isleño*”, el patrón era don Domingo Bethencourt, de 43 años; y en el candray “*San Miguel*” formaban parte de la tripulación cuatro fasniers, de los cuales era patrón don Domingo Bethencourt, de 41 años, y contramaestre don Juan Marrero, de 40; todos figuraban como nacidos en Fasnia, pero

⁵ “Crónica médica”. *La Salud*, 15 de enero de 1884, págs. 189-190.

⁶ Pailebot es un velero o goleta pequeña, muy fina, de bordas poco elevadas y sin gavias, por lo general con dos mástiles y, excepcionalmente, con tres.

⁷ Archivo Municipal de Santa Cruz de Tenerife. Padrón de 1900.

⁸ Oficial de mar que dirige la marinería de un barco, bajo las órdenes del capitán, piloto o patrón del mismo.

sabemos que por lo menos uno de ellos era natural y vecino de El Escobonal: don Domingo Diego Bethencourt Díaz (1862-1951).



Un pailebot en Santa Cruz de Tenerife, como los que operaban por el puerto de Los Roques de Fasnia.

EL CABOTAJE EN EL SIGLO XX

A principios del pasado siglo XX el transporte de cabotaje estaba en su apogeo, por lo que Los Roques continuaba siendo el centro de la vida comercial de Fasnia. Por este embarcadero se exportaban a Santa Cruz de Tenerife y a Las Palmas de Gran Canaria los productos agrícolas y ganaderos de la zona, sobre todo papas, tomates y quesos; y se importaba sal, cal, pescado salado, aguardiente y otros productos alimenticios, e incluso, en época de sequía, los cereales.

En 1910 y 1911 operaban por “*El Roque*” o “*Los Roques*” de Fasnia los pailebots: “Cristina”, “Carmita”, “Estrella” y “San Blas”. Solían llevar papas o frutos a la capital, pero a veces transportaban pescado salado y con frecuencia entraban en Santa Cruz en lastre. También en septiembre de 1911 hizo escala en Los Roques el vapor “*Machrie*”, de la compañía Hamilton, con el fin de recoger pasajeros “á precios reducidos” para llevarlos a las Fiestas de la Punta de Abona, celebradas en honor a la Virgen de las Mercedes; y el mismo barco volvió a atracar en Los Roques en el mes de diciembre, en conexión directa con el Puerto de la Cruz. En 1912 operaba en Los Roques el “*Esperanza*”, también de la compañía Hamilton; y en 1914 lo hacía el velero “*Arakan*”, que llevaba frutos a la capital.

La importancia que el puerto de “*Los Roques de Fasnia*” tenía en esa época la pone de manifiesto el que el 10 de agosto de 1916 se nombrase para el mismo un agente liquidador de arbitrios del Cabildo, que era gratificado con un porcentaje de lo recaudado; la persona elegida para dicho cargo fue don Juan Fumero Rodríguez⁹, prestigioso vecino de La Zarza.

⁹ Don Juan Fumero Rodríguez (1859-1934) ejercía en La Zarza como zapatero, agrimensor, encargado del correo y director de la Danza; además, había sido cabo 1º de Milicias y tallador de quintos en el Ayuntamiento, interventor electoral, jurado en los juicios celebrados en el Partido Judicial, secretario “acompañado” del Ayuntamiento y redactor de hijuelas, así como de documentos privados de compra-venta; luego sería fiscal municipal, agente liquidador de arbitrios del Cabildo en el puerto de Los Roques, regidor

Como curiosidad, en el propio caserío de Los Roques se llegaron a empaquetar tomates, en las casas de Manuel “*El Villano*”, que eran llevados hasta allí a lomos de camellos; desde este lugar se embarcaban para Santa Cruz y de aquí eran enviados a los mercados ingleses.

Los últimos barcos de cabotaje que operaron por Los Roques seguían siendo en su mayoría veleros: “La Estrella Vieja”, “La Estrella Nueva”, “Adán”, “Arico”, “Tiburcio”, “Telémaco”, “Adeje”, “San Blas”, etc. A ellos se unieron por entonces los primeros barcos de vapor: “Tenerife”, “Chasna”, “Velox”, etc. Hasta cinco de estos barcos llegaron a operar conjuntamente en este antiguo puerto, aunque sólo dos podían fondear a sotavento del Roque de Fuera, mientras que el resto lo hacían entre Las Toscas y dicho Roque; la mercancía era cargada y descargada en lanchones, que se acercaban a tierra.

Uno de los barcos que operaban en Los Roques, el “Joven San Blas”, fue construido en este mismo lugar por los carpinteros de ribera don Juan Cabrera Alvarado “*El Diablo*”, natural de Fuerteventura, y maestro Aurelio, que lo era de Fasnia. Como curiosidad, el barco de Matías “*El Moro*”, que hacía frecuentes viajes a Santa Cruz, naufragó en la Laja Amarilla, pero no tenemos constancia de que se produjese desgracias personales.