

LOS BARCOS DE CABOTAJE QUE OPERABAN EN LOS PUERTOS DE EL ESCOBONAL (GÜÍMAR): EL TABLADO Y CHIMAJE¹

OCTAVIO RODRÍGUEZ DELGADO

(Cronista Oficial de Güímar)

[blog.octaviordelgado.es]

Desde finales del siglo XVIII hasta comienzos del XX, El Tablado se transformó en un importante puerto de cabotaje, para la entrada y salida de mercancías y personas. Por este puerto operaban los veleros que constituían casi la única comunicación de Agache con el exterior, sobre todo con Santa Cruz de Tenerife y, en menor medida, con otras islas del archipiélago. También existió en la comarca otro puerto de cabotaje de menor importancia, el llamado “*Puerto del Escobonal*”, que estaba situado en la playa de Chimaje. Los productos de exportación o importación se conducían entre El Escobonal y El Tablado por el camino del Arrastradero (La Tirada) o por el de La Corujera; mientras que con Chimaje la comunicación era a través del Arrastradero de La Montaña. Aunque con menos frecuencia, también fueron utilizados como puertos de cabotaje ocasionales las playas de Los Barrancos y La Caleta, donde desembocaban los arrastraderos de Lomo de Mena y Pájara, respectivamente. Como muestra de la importancia de la comunicación marítima, hacia 1847 la correspondencia también se enviaba por barco, recibándose de la administración de Santa Cruz una o dos veces en la semana, y siendo conducida por los patronos de los barquitos fleteros. Simultáneamente y desde muy antiguo, en la costa de Agache se desarrolló una limitada actividad pesquera, por lo general complementaria de las tareas agrícolas, que tuvo su máximo desarrollo en el siglo XIX.



Antigua imagen de El Tablado, aún con escasos edificios, que originalmente eran salones de mercancías.

¹ Sobre este tema puede verse otro artículo de este mismo autor: “Los barcos de cabotaje en El Tablado y Chimaje”. *Programa de las 60 Fiestas Patronales en honor a San Carlos* (El Tablado). Septiembre de 2015.

EL TRÁFICO DE CABOTAJE POR LOS PUERTOS DE EL TABLADO Y CHIMAJE

En 1833 figuraban inscritos en la Matrícula de Mar o de la Marina Nacional un total de 25 agacheros. Ello era obligatorio tanto para navegar (marineros o patrones de barco, de cabotaje o de pesca), como para trabajar en la industria naval (carpinteros de ribera o calafates). Los matriculados no prestaban servicio militar en tierra, sino que de entre ellos se escogían los que debían servir en la Marina de guerra.

Los barcos de cabotaje estaban gobernados por patrones, encargados de su dirección y con las mismas obligaciones y responsabilidades que los capitanes de grandes buques, dedicados a la navegación de altura. Varios de estos patrones eran naturales y vecinos de la propia comarca, la mayoría de El Escobonal y Fasnía, más alguno de Lomo de Mena, todos ellos patrones de cabotaje de segunda clase, que podían patronear, dentro de los límites que se les asignaba, veleros de hasta 175 toneladas.

De los patrones escobonales, destacaba la saga de los Castro, los Marrero y los Bethencourt, con varias generaciones de hombres vinculados a la mar. Los más conocidos fueron: don Juan Antonio de Castro, don Luis Martín Palenzuela, don Anastasio Delgado González, don Félix de Castro Díaz, don José Domingo Marrero Rodríguez, don Felipe Delgado Castro, don Juan de Castro Macías, don Francisco Marrero Díaz, don Domingo Diego Bethencourt Díaz, don Antonio Frías Tejera y don Juan García Marrero.²

Los barcos que entraban y salían por los puertos de Agache, destinados a la navegación de cabotaje, eran sobre todo veleros de pequeño porte. De 1856 a 1862 operaban con regularidad en los puertos de El Tablado y Chimaje un total de cinco candrays³: “San José”, “Rosario”, “Santa Ana”, “San Antonio” y “Soledad”; por lo menos los dos primeros con base en El Tablado. Como curiosidad, el 15 de febrero de 1861 entraron en el puerto de Santa Cruz de Tenerife tres candrays procedentes de este puerto, “Santa Ana”, “San Antonio” y “Soledad”, con 450 sacos de papas y 26 pasajeros. De 1886 a 1890 operaban en El Tablado cuatro pailebots⁴: “Rosario”, “Manuel”, “San Miguel” y “San Blas”, de los que por lo menos los dos primeros tenían su base en dicho puerto. Todos ellos también desarrollaban su actividad en el puerto de Los Roques de Fasnía, donde varios tenían su base, y en menor medida en Chimaje. Finalmente, de 1909 a 1913 operaban en El Tablado dos veleros: “Joven Rosario” y “Cristina”, ambos con base en el mismo puerto. Según la tradición oral, los tres últimos veleros que se recuerdan en dicho lugar eran: el de don José Domingo Marrero, que era el mayor, pues tenía dos mástiles; el de propiedad compartida entre don Domingo Diego Bethencourt, don Juan García “*El Negro*” y don Antonio Frías, que sólo poseía un mástil; y el de don Pancho Marrero (hijo del citado don José Domingo), también de un mástil, que fue construido en el propio caserío de El Tablado, puerto en el que llegaron a operar simultáneamente cuatro veleros.

En el litoral de El Escobonal se embarcaban sobre todo papas y, en menor medida, frutos, vino, cochinilla y barrilla, que los veleros conducían a la capital de la provincia. Por lo general, al día siguiente de su llegada a Santa Cruz regresaban al puerto de origen, con granos, frutos y madera, así como otras mercancías y “*carga general*”. También transportaban pasajeros, tanto a la ida como a la vuelta. Se debe recordar, que los productos importados que estaban gravados por el impuesto de Consumos debían ser conducidos hasta el fielato de El Escobonal.

Como curiosidad, el 10 de marzo de 1888, el periódico *La Opinión* (pág. 3) criticaba a *El Liberal de Tenerife* sobre el tema de los barcos de cabotaje, porque: “*se extraña de que figuren*

² Sobre ellos, también puede verse otro artículo de este mismo autor: “Los hombres de la Mar. Antiguos patrones de los barcos de cabotaje que operaban por los puertos de Agache”. *Programa de las 45 Fiestas Patronales en honor de San Carlos* (El Tablado). Septiembre de 2002.

³ El candray era una embarcación pequeña de dos proas, por lo general con un mástil, que se usaba en el tráfico de cabotaje.

⁴ El “*Pailebot*” o “*pailebote*” era una goleta pequeña o velero de bordas poco elevadas y con dos (o a veces tres) palos, también dedicado al cabotaje.

en la estadística de este puerto los candrays y pailebots procedentes de los Roques y el Tablado, sin tener en cuenta que esos puertos del Escobonal y de Fasnía están no solo en otra jurisdicción, sino separados de la Capital por las costas marítimas de las de Laguna, Rosario, Candelaria, Arafo y Güímar!”.

Además, de los veleros, ocasionalmente hacían escala en El Tablado algunos barcos de vapor. Así ocurrió el 23 de septiembre de 1911, en que el vapor “Machrie”, que procedía del Puerto de la Cruz, salió de Santa Cruz de Tenerife para la Punta de Abona, haciendo escala en El Tablado para recoger a los romeros que quisiesen ir a las fiestas de la Virgen de las Mercedes, como anunció *La Región* el 19 de dicho mes: “*El día 23 á las ocho de la mañana saldrá de este puerto conduciendo á los Romeros el vapor Machrie que hará escalas en el Tablado y Roques, admitiendo pasajeros á precios reducidos*”⁵.

La primacía comercial de los puertos de El Tablado y Chimaje comenzó a decaer a partir de 1880, año en el que llegó a El Escobonal la carretera general del Sur, que ya permitió el transporte de mercancías por tierra con la capital de la isla. No obstante, durante algunas décadas dichos embarcaderos se mantuvieron en uso, hasta el punto de que el litoral de El Escobonal llegó a tener “*alcalde de mar*” en la persona de don Juan de Castro Macías, quien desempeñó dicho cargo durante los últimos 23 años de su vida (1899-1922)⁶. Éste tenía como cometido principal controlar la entrada y despacho de buques, inscribir a los marinos de la comarca, hacer el censo de todas las embarcaciones e individuos de que se componía su litoral, dar cuenta de todo lo que apareciese en su demarcación y de cuanto aconteciese en ella, controlar el contrabando, así como la salida de frutos y el embarque de papas, denunciar la construcción ilegal de chozas en las playas, etc.; de todos estos hechos tenía que dar cuenta inmediata a la Comandancia de Marina y recibir instrucciones al efecto. Tras cesar el tráfico comercial por mar, dichos veleros de cabotaje fueron vendidos.

En la primera mitad del siglo XIX se construyeron en la costa de Agache algunos edificios para depositar las mercancías que llevaban y traían los antiguos barcos de cabotaje, lo que dio origen a dos caseríos de este litoral, pues uno de ellos se levantó en El Abrigo de Chimaje y otros dos o tres en la caleta de El Tablado. La primera construcción de la que tenemos constancia en El Tablado fue una bodega construida por don Francisco Delgado Trinidad, capitán de Milicias y alcalde de Güímar, fallecido en 1817, que era copropietario de un barco; la siguiente casa que se levantó en dicho lugar, según la tradición oral, fue la de don José Domingo Marrero Rodríguez, propietario de uno de los veleros que por allí operaban, luego heredada por su hijo don Francisco Marrero Díaz “*Pancho*”, que también fue patrón de barco; a éstos siguieron las pequeñas casas terreras de don Juan Castro Macías (que también fue propietario y patrón de barco, así como alcalde de mar), don Juan García “*El Negro*” (copropietario y patrón de un barco), don Juan Fariña, doña María Ventura y el Sr. Bethencourt (padre de don Cecilio Bethencourt).

A continuación vamos a recordar los veleros de cabotaje, de los que tenemos información, que operaban por los puertos de El Tablado y Chimaje, en el litoral de la comarca de Agache (Güímar), sobre todo entre 1856 y 1913⁷. Como se podrá comprobar, algunos de ellos tuvieron su base en El Tablado.

⁵ “Festejos”. *La Región*, 19 de septiembre de 1911 (pág. 2).

⁶ *Don Juan Castro Macías* (1844-1922) fue propietario agrícola, comerciante, patrón de barco, secretario escrutador en un proceso electoral, alcalde pedáneo de El Escobonal, interventor electoral, jurado judicial y, sobre todo, primer y único alcalde de mar del litoral de la comarca de Agache.

⁷ Las fuentes documentales que hemos consultado para obtener información sobre estos barcos de cabotaje, además de la información oral aportada por los mayores de El Escobonal, la hemos obtenido de las columnas sobre “*Movimiento marítimo*”, “*Movimiento del puerto*” o “*Notas marítimas*” publicadas asiduamente en los siguientes periódicos tinerfeños de la época: *El Eco del Comercio* (1856-1861), *La Fe* (1857), *El Teide* (1862), *La Correspondencia Isleña* (1869), *Diario de Tenerife* (1886-1890 y 1909-1912), *La Opinión* (1910-1912) y *Gaceta de Tenerife* (1910-1911).

EL PRIMER BARCO DE FLETES DE EL TABLADO

El primer barco de cabotaje que que de momento conocemos en este litoral fue un “*barco de fletas*” que operaba por El Tablado a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX. Su valor ascendía a 246 pesos y dos reales de plata, y de él poseía una cuarta parte el capitán de Milicias don Francisco Delgado Trinidad (1774-1817)⁸, natural de Güímar y vecino de Aguerche, quien había invertido en el mismo otros 60 pesos, 7 reales de plata y 8 cuartos. Su patrón era don Juan Ignacio de Castro Márquez (1756-1817), natural y vecino de El Escobonal, quien fue padre y abuelo de otros patrones de barco.

EL CANDRAY “UNIÓN”

Velero con base en el puerto de Candelaria, donde operó de 1856 a 1862. Por lo menos en una ocasión, el 23 de diciembre de 1856, entró en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, procedente de El Tablado, donde había embarcado papas y 8 pasajeros; su patrón era Juan García. Ese mismo día partió para el puerto de origen con “*papas inglesas y maíz*”, además de 10 pasajeros.



En Chimaje también existió un puerto de cabotaje.

EL CANDRAY “SAN JOSÉ”

Tenía su base en el puerto de El Tablado, aunque ocasionalmente también operaba por el de Chimaje. Desde ellos transportaba productos del campo hasta Santa Cruz de Tenerife, sobre todo papas⁹ y, en menor medida, frutos, cochinilla y fruta seca, así como entre 1 y 12 pasajeros. Regresaba al puerto de origen con maíz, papas inglesas de semilla, granos o diversas mercancías, aunque también volvió en alguna ocasión en lastre; además traía entre 4 y 12 pasajeros.

⁸ Este destacado personaje de Güímar, *don Francisco Delgado Trinidad* (1774-1817), fue capellán, teniente de Artillería, capitán de Milicias, gobernador de armas, alcalde y apoderado de Güímar, colonizador del caserío de Aguerche (El Escobonal) y fundador de El Tablado. Sobre él puede verse otro artículo de este mismo autor: blog.octaviordelgado.es, 20 de junio de 2013.

⁹ El 22 de diciembre de 1857 llevó a la capital 100 fanegas de papas; el 5 de febrero de 1858, cargó 156 sacos de papas; y el 11 de febrero de 1858 transportó 160 costales de papas.

Los patrones que conocemos de este barco fueron: don Juan Antonio de Castro, por lo menos desde noviembre de 1856 hasta febrero de 1857; don Luis Martín¹⁰ en diciembre de este último año; don Felipe Hernández en enero de 1858; y don Juan Antonio Chico (de Fasnía) en febrero de ese mismo año.

Tardaba entre 8 y 24 horas en hacer el recorrido hasta Santa Cruz de Tenerife, según la carga y el estado del mar. Tenemos constancia de que atracó en el puerto de la capital tinerfeña por lo menos en las siguientes ocasiones: el 11 de noviembre, 9 y 23 de diciembre de 1856; 4, 23, 26 y 27 de enero, 4 de febrero, 1 y 22 de diciembre de 1857; 14 de enero, 5 y 11 de febrero de 1858. En 10 viajes procedía de El Tablado y en otros 2 de El Escobonal.

EL CANDRAY “ROSARIO”

Inicialmente también llevó el nombre de “San José”, por lo menos desde noviembre de 1856 a enero de 1857, en que fue sustituido por el de “Rosario” probablemente para evitar confusiones con el anterior.

Tenía su base en El Tablado, aunque también operaba por Chimaje y, en menor medida, por Los Roques de Fasnía. En dichos puertos embarcaba para Santa Cruz diversos productos del campo, sobre todo papas¹¹ y, con menos frecuencia, frutos del país, vino y barrilla, aunque el 24 de abril de 1857 entró en lastre; también llevaba entre 1 y 20 pasajeros. A su regreso a los puertos de origen traía granos (sobre todo trigo y millo), frutos, madera de pinsapo, varios artículos o efectos, diversas mercancías o carga general, aunque también regresó en alguna ocasión en lastre; además trasladaba entre 0 y 18 pasajeros.

Desplazaba por lo general 10 toneladas, ocasionalmente 8, y era atendido por entre 6 y 10 tripulantes. Sus patrones fueron: don Juan García, por lo menos de noviembre de 1856 a marzo de 1857; don Anastasio Delgado¹², de abril de 1857 hasta septiembre de 1862, con la salvedad del 19 de febrero de 1861, en que fue sustituido por Chico, y el 27 de enero de 1862, en que lo hizo Castro; luego lo fue don Domingo Marrero, el 15 mayo de 1869.

Tardaba entre 8 y 24 horas en hacer el recorrido hasta Santa Cruz de Tenerife, según la carga y el estado del mar. Tenemos constancia de que atracó al puerto de la capital tinerfeña por lo menos en las siguientes ocasiones: 7 de noviembre, 14 y 23 de diciembre de 1856; 22, 27 y 30 de enero, 5 de febrero, 23 de marzo, 4 y 24 de abril, 20 de junio, 13 de julio, 12 y 22 de agosto, 6 de noviembre, 1 y 22 de diciembre de 1857; 11 de febrero, 11 de septiembre, 16 y 25 de octubre, 8 y 22 de noviembre, 16 de diciembre de 1858; 12 y 18 de enero, 8 de febrero de 1859; 13 y 19 de febrero de 1861; 7, 9, 14, 18, 20, 23, 27 y 31 de enero, 5, 7, 13 y 15 de febrero, y 23 de septiembre de 1862; y 15 de mayo de 1869. En 28 viajes procedía de El Tablado, en 7 de El Escobonal, en 3 de Fasnía, en 1 de “*El Tablado y Fasnía*”, en 1 de “*Escobonal y Fasnía*”, en 1 de Candelaria (18 de enero de 1859) y en 3 del Sur de Tenerife.

EL CANDRAY “SANTA ANA”

Operó en distintos puertos del Sureste. Hasta noviembre de 1856 partió de Candelaria; desde ese mes hasta noviembre de 1857 lo hizo de Fasnía; desde el mes de diciembre inmediato hasta febrero de 1862, de El Tablado; en enero de 1862 nuevamente de Fasnía; y en mayo de 1869, de Abona. En dichos puertos embarcaba para Santa Cruz de Tenerife: papas¹³, frutos, losas de Fasnía y otros productos, así como de 3 a 18 pasajeros. Regresaba al puerto de origen con

¹⁰ Probablemente se trataba de *don Luis Martín Palenzuela* (1799-1873), natural y vecino de Lomo de Mena, que también fue pescador matriculado.

¹¹ El 6 de noviembre de 1857 transportó 100 costales de papas; el 22 de diciembre de 1857 llevó 110 fanegas de papas; y el 11 de febrero de 1858 también cargó 100 costales de papas.

¹² Probablemente se trataba de *don Anastasio Delgado González* (1793-?), natural y vecino de El Escobonal, que era marinero matriculado.

¹³ Por ejemplo, el 9 de noviembre de 1857 partió de Fasnía con 100 sacos de papas.

granos, frutos, varias mercancías y carga general, aunque en dos ocasiones también lo hizo en lastre; además, traía de 1 a 12 pasajeros.

Desplazaba de 10 a 11 toneladas. En 1862 contaba con 10 tripulantes y en 1869 con 7. Sus patronos fueron: don Patricio Delgado, por lo menos en noviembre y diciembre de 1856; don Patricio Estévez, en diciembre de 1856 y enero de 1857; don Juan Antonio Chico (de Fasnía), en enero de 1857; don Juan Antonio Castro, en noviembre y diciembre de 1857; don Anastasio Delgado, en febrero de 1858; Estévez, en enero de 1862; González, en febrero de 1862; y don Vicente González, en mayo de 1869.

Hacía el recorrido desde Fasnía hasta Santa Cruz en 6 u 8 horas, según la carga y el estado del mar. Tenemos constancia de que atracó al puerto de la capital tinerfeña por lo menos en las siguientes ocasiones: 8 y 14 de noviembre, 9 y 22 de diciembre de 1856; 5, 25 y 29 de enero, 18 de marzo, 9 y 30 de noviembre, 23 de diciembre de 1857; 10 y 17 de febrero, 16 de diciembre de 1858; 18 de enero y 9 de febrero de 1859; 15 de febrero de 1861; 7, 18, 20, 24, 29 y 31 de enero, 6 y 13 de febrero de 1862; y 7 de mayo de 1869. En uno de los viajes procedía de Candelaria, en 11 de Fasnía, en 8 de El Tablado, en 1 de El Escobonal, en 1 de “*Fasnía y Escobonal*”, en 1 de Abona y en 2 del Sur de la isla. Como la mayoría de estos barcos, al día siguiente de su llegada al puerto de Santa Cruz, partía para el puerto de origen, salvo el 8 de noviembre de 1856, en que salió para Canaria, con varios efectos y 12 pasajeros.

EL BERGANTÍN GOLETA “SAN PEDRO”

Tenía su base en el puerto de Güímar y por lo menos en una ocasión, el 12 de noviembre de 1856, salió de Santa Cruz de Tenerife para El Tablado con varias mercancías y 20 pasajeros.

EL CANDRAY “CARMITA”

Velero con base en el pueblo de Candelaria, que por lo menos en una ocasión operó por el puerto de El Tablado, de donde salió con papas y 18 pasajeros para Santa Cruz de Tenerife, donde atracó el 23 de enero de 1857, tras 12 horas de travesía; ese mismo día partió para Candelaria, con millo, frutos y varios efectos, además de 15 pasajeros. Su patrón era por entonces don Juan Coello.

EL CANDRAY “SAN ANTONIO”

Tenía su base en el municipio de Fasnía y operaba por los puertos de Los Roques, El Tablado y Chimaje, desde donde llevaba a Santa Cruz de Tenerife papas y losas, así como de 6 a 12 pasajeros. A su regreso a los puertos de origen traía, además de algunos pasajeros, frutos, varias mercancías y carga general, aunque en alguna ocasión regresó en lastre. Desplazaba 10 toneladas; y contaba con 10 tripulantes en 1862 y 5 en 1871. Su patrón era el fasniero don Juan Antonio Chico González.

Tenemos constancia de que atracó al puerto de la capital tinerfeña por lo menos en las siguientes ocasiones: 15 de febrero de 1861; 7, 18 y 22 de enero, 6 y 13 de febrero, y 12 de septiembre de 1862. En 4 viajes procedía de Fasnía, en 1 de El Tablado, en 1 de El Escobonal y en 1 de “*Fasnía y Escobonal*”.

El 8 de diciembre de 1871, todas las autoridades municipales de Fasnía dirigieron un escrito al comandante militar de Marina de la provincia, pidiendo que se permitiera continuar en los dos candrays de dicho distrito, denominados “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, por lo que dichos barcos estaban paralizados. 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 Fasnia 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. En dicho año, la tripulación del candray “San Antonio”, que se pretendía rehabilitar, estaba compuesta por: don Juan Antonio Chico Gonzalez, su dueño y patrón, don Juan Rodríguez, don Patricio Estévez, don Antonio García y don Joaquín González “Menor”.¹⁴

Lo cierto fue que este barco volvió a surcar los mares hasta que el 12 de enero de 1884 naufragó cerca de la capital tinerfeña, en el punto denominado “Osmá”, cuando conducía un cargamento de papas y otros efectos desde el pueblo de Fasnia; además, llevaba 7 tripulantes y 5 pasajeros, de los que murieron 9. El accidente se atribuyó a un fallo del citado patrón.¹⁵



Un pailebot de tres mástiles.

EL CANDRAY “SOLEDAD”¹⁶

También tenía su base en el municipio de Fasnia y operaba por los puertos de Los Roques, El Tablado y Chimaje, desde donde llevaba a Santa Cruz de Tenerife papas y losas (de Fasnia), así como una docena de pasajeros. A su regreso a los puertos de origen traía frutos, millo, varias mercancías o carga general, aunque en alguna ocasión volvió en lastre; además regresaba con de 2 a 10 de pasajeros. Desplazaba de 8 a 10 toneladas y contaba con entre 5 y 10 tripulantes. En 1861 y 1862 su patrón era Castro¹⁷; y en 1871 don Marcos González.

¹⁴ Escrito remitido desde Fasnia el 8 de diciembre de 1871, Archivo Municipal de Fasnia. 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.

¹⁵ Sobre este barco y su naufragio también puede verse otro artículo de este mismo autor: “*El puerto de Los Roques y los barcos de cabotaje del municipio de Fasnia*”. blog.octaviordelgado.es, 18 de enero de 2013.

¹⁶ Más información sobre este barco puede encontrarse en el mismo artículo reseñado anteriormente.

¹⁷ Probablemente se trataba de don Félix de Castro Díaz (1814-1880), patrón de barco natural de El Escobonal, que fue padre de don Juan de Castro Macías “El Gallego” (1844-1922), natural y vecino de El Escobonal, que llegó a ser alcalde de mar de El Escobonal durante 23 años (1899-1922).

Tenemos constancia de que atracó al puerto de la capital tinerfeña por lo menos en las siguientes ocasiones: 15 de febrero de 1861; 7, 18, 20, 24 y 31 de enero, 5, 7, 13 y 15 de febrero de 1862. En 4 viajes procedía de El Tablado; en 3 de Fasnía; en 1 de “*El Tablado y Fasnía*”; en 1 de “*Fasnía y Escobonal*”; y en 1 de El Escobonal.

Al igual que el anterior quedó paralizado porque sus tripulantes no estaban matriculados, a causa de haber sido exceptuados del servicio de la Armada, por lo que el 8 de diciembre de 1871 las autoridades municipales de Fasnía también solicitaron al comandante militar de Marina de la provincia su rehabilitación, dados los daños que producía a la economía local la dificultad de exportación de sus productos por el mar hacia la capital de la isla. En dicho año, la tripulación del candray “Soledad” estaba compuesta por: don Marcos González, su dueño y patrón, don Andrés González, don Carlos García, don Sebastián González y don Joaquín González “*Mayor*”.

EL PAILEBOT “ROSARIO”

Operó siempre por el puerto de El Tablado, donde tenía su base, aunque ocasionalmente lo hizo también en Chimaje y Granadilla. Desde su fondeadero habitual llevaba a Santa Cruz de Tenerife productos del campo, sobre todo papas y otros frutos del país, así como vino, cochinilla, frutas secas y losetas de las canteras locales; además, transportaba entre 4 y 19 pasajeros, aunque por lo general no superaba la decena. A su regreso al puerto de origen traía diversas mercancías o carga general, así como algunos pasajeros.

Desplazaba entre 16 y 45 toneladas, aunque por lo general no solía sobrepasar las 22, y era atendido por entre 4 y 7 tripulantes. Era propiedad de don Francisco Marrero Díaz (1854-1940) y don Antonio Frías Tejera (1863-1943), ambos naturales de El Escobonal; el primero fue su patrón principal, por lo menos desde diciembre de 1886 hasta enero de 1890, salvo en algunos viajes de 1888, en que lo sustituyó don Antonio Frías.

Tenemos constancia de que atracó al puerto de la capital tinerfeña por lo menos en las siguientes ocasiones: 30 de diciembre de 1886; 13 y 29 de marzo, 7 y 27 de septiembre, 23 de noviembre de 1887; 1888; 3 y 22 de enero, 13 de febrero, 1 de marzo, 11 y 30 de abril, 29 de mayo, 2, 11 y 21 de junio, 6 y 30 de julio de 1889; 14 y 26 de enero de 1890. En 17 viajes procedía de El Tablado; en 1 de El Escobonal (29 de marzo de 1887); en 1 del Sur de Tenerife (11 de junio de 1889); y en otro de Granadilla de Abona (26 de enero de 1890).

Como curiosidad, gran parte de la mercancía importada desde Santa Cruz estaba destinada al comercio o venta que don Antonio Frías Tejera tenía en La Corujera, que atendía su esposa “*Cha Rosenda*” Castro Castro, en la que también se habilitó un salón de baile que fue muy popular a comienzos del siglo XX.

EL PAILEBOT “MANUEL”

Operaba en el puerto de El Tablado, aunque en menor medida también lo hacía en los de El Escobonal (Chimaje), Los Roques de Fasnía y El Porís de Abona. Desde ellos llevaba a Santa Cruz diversos productos del campo, sobre todo papas y, en menor medida, otros frutos del país (como naranjas), vino de la isla, cochinilla, losas de Fasnía y otros artículos; además, transportaba entre 2 y 10 pasajeros. A su regreso a los puertos de origen traía madera, diversas mercancías o carga general, así como algunos pasajeros.

Desplazaba entre 8 y 22 toneladas, por lo general 15; y era atendido por entre 4 y 7 tripulantes. Su patrón fue Bethencour, por lo menos desde enero de 1887 hasta abril de 1890, salvo el 29 de enero de 1887, en que lo sustituyó Frías, y los días 22 de marzo y 24 de abril de ese mismo año, en que lo hizo Marrero.

Tenemos constancia de que atracó al puerto de la capital tinerfeña por lo menos en las siguientes ocasiones: 29 de enero, 3, 13 y 22 de marzo, 24 de abril, 23 de noviembre y 29 de diciembre de 1887; 29 de diciembre de 1888; 3, 22 y 30 de enero, 19 y 24 de febrero, 1, 21 y

31 de marzo, 2 y 27 de abril, 11 y 28 de mayo, 4, 12, 25 y 30 de junio, 15 y 30 de julio, 8 de agosto de 1889; 4, 22 y 26 de enero, 11 de abril de 1890. En 18 viajes procedía de El Tablado, en 2 de El Escobonal, en 6 de Los Roques, en 1 de Fasnía, en 2 de Abona y en otras 2 del Sur de Tenerife.

EL PAILEBOT “SAN MIGUEL”

Operaba sobre todo por el puerto de El Tablado y, en menor medida, por el de Los Roques de Fasnía. En ellos cargaba papas, frutos del país y vino, así como de 8 a 12 pasajeros, que llevaba hasta Santa Cruz de Tenerife. A su regreso al puerto de origen traía mercancías, madera y carga general, además de algunos pasajeros.

Velero de un mástil, desplazaba de 14 a 39 toneladas, aunque por lo general no solía superar las 22; contaba con de 6 o 7 tripulantes, ocasionalmente más. Su propiedad era compartida entre don Domingo Diego Bethencourt Díaz, don Juan García “*El Negro*” y don Antonio Frías Tejera, que también lo patroneaban. De la etapa que conocemos, fueron sus patrones: García, en enero y febrero de 1887; Bethencourt, en noviembre de 1887 y de febrero a junio de 1889; Díaz en diciembre de 1888 y enero de 1890; Marrero Díaz, en julio de 1889 y abril de 1890; y Frías, en enero de 1890.

Tenemos constancia de que atracó al puerto de la capital tinerfeña por lo menos en las siguientes ocasiones: 29 de enero, 14 de febrero y 22 de noviembre de 1887; 29 de diciembre de 1888; 9 de enero, 21 de febrero, 21 de marzo, 3 de junio y 30 de julio de 1889; 14, 22 y 25 de enero, y 11 de abril de 1890. En 6 viajes procedía de El Tablado, en 1 de El Escobonal, en 2 de Los Roques, en 1 de Fasnía, en 1 de Abona y en otro del Sur de Tenerife.

Probablemente no se trataba de un único barco, pues en 1900 estaban empadronados en Santa Cruz de Tenerife¹⁸ dos candrays con el mismo nombre y distintas tripulaciones, aunque la naturaleza que figura en los marineros es bastante dudosa. La tripulación del primer “San Miguel” estaba compuesta por: don Domingo Bethencourt, patrón, de 41 años y natural de Fasnía¹⁹, que sabía leer y escribir; don Juan Marrero, contraestre, de 40 años y natural de Fasnía; y 8 marineros: don Ramón Díaz, de 36 años y de Fasnía, don Antonio Rodríguez, de 31 años y de El Escobonal, don Manuel Pérez, de 27 años y de Güímar, don José Ramos, de 27 años y de Adeje, don Pedro Ledesma, de 21 años y de Güímar, don Antonio Ramos, de 29 años y de Fasnía, don Domingo García, de 21 años y de Arico, y don Juan Castellano Martín, de 20 años y de Güímar.

Mientras que en el otro candray “San Miguel”, su tripulación estaba compuesta por: don Juan García Marrero, patrón, de 39 años y natural de Güímar, que sabía leer y escribir; don Antonio Alberto, 2º patrón, de 29 años y natural de Candelaria; don Mariano Cabrera, contraestre, de 39 años y natural de Adeje; y 11 marineros: don Rafael Montoya, de 41 años y de Guía, don Antonio Díaz, de 31 años y de San Miguel, don Juan Rodríguez, de 21 años y de Adeje, don José Peña, de 30 años y de El Escobonal, don Manuel Díaz, de 29 años y de San Miguel, don Juan Marrero, de 31 años y de Candelaria, don Benito Hernández, de 21 años y de Fasnía, don Pedro Hernández, de 22 años y de Güímar, don Antonio Marrero, de 29 años y también de Güímar, don Ramón Ruiz, de 21 años y de Adeje, y don Rafael Pérez, de 17 años y también de Adeje.

EL PAILEBOT “SAN BLAS”

Este barco operaba por los puertos de El Tablado y Los Roques de Fasnía. En ellos embarcaba papas, otros frutos del Sur de la isla (como naranjas), vino, cochinilla, fruta seca y losas de Fasnía, que transportaba a Santa Cruz de Tenerife, además de 6 a 14 pasajeros.

¹⁸ Archivo Municipal de Santa Cruz de Tenerife. Padrón municipal de 1900.

¹⁹ Creemos que es un error y que realmente se trataba de *don Domingo Diego Bethencourt Díaz* (1862-1951), natural de El Escobonal e hijo del pescador don Juan Diego Bethencourt Rodríguez.

Regresaba a los puertos de origen con varias mercancías o carga general, así como algunos pasajeros.

Desplazaba de 12 a 34 toneladas, por lo general en torno a 20-22; y contaba con de 5 a 7 tripulantes. Su patrón era Frías, por lo menos de enero de 1887 a julio de 1889, salvo el 30 de diciembre de 1886, 8 de marzo y 7 de septiembre de 1887, en que fue sustituido por Bethencourt; el 24 de abril de 1887, por García; el 14 de enero de 1890 por Marrero; el 26 de enero de 1890 por don Domingo; y el 12 de abril de 1890 por Díaz.

Tenemos constancia de que atracó al puerto de la capital tinerfeña por lo menos en las siguientes fechas: 30 de diciembre de 1886; 29 de enero, 14 de febrero, 8 de marzo, 24 de abril y 7 de septiembre de 1887; 28 de diciembre de 1888; 22 de enero, 19 y 21 de febrero, 21 de marzo, 2 y 28 de abril, 26 de mayo, 30 de julio de 1889; 3, 14, 22 y 26 de enero, 12 de abril de 1890; 29 de mayo y 27 de noviembre de 1910; y 10 de abril de 1911. En 10 ocasiones procedía del puerto de Los Roques, en 3 de Fasnía, en 6 de El Tablado, en 2 de El Escobonal, en una del Sur de Tenerife y en otra de Río de Oro (27 de noviembre de 1910, con pescado salado).

En 1900, el candray “San Blas” estaba empadronado en Santa Cruz de Tenerife, con toda su tripulación, que estaba compuesta por: don Domingo Marrero, patrón, de 39 años y natural de Fasnía, que sabía leer y escribir; don Antonio Domínguez, contramaestre, de 40 años y natural de Fasnía; y 8 marineros: don Rafael María Pérez, de 38 años y de Fasnía, don Domingo González, de 29 años y de Güímar, don Luis Ramos León, de 27 años y de Adeje, don Carlos Díaz, de 23 años y de Arico, don Claudio Ruiz, de 20 años y de Fasnía, don Antonio García, de 27 años y de Arico, don Antonio Padrón, de 20 años y también de Arico, y don Pascual Álvarez, de 23 años y de Arafo. La naturaleza de todos los tripulantes que figuran en el padrón es bastante dudosa.²⁰



Numerosos veleros de cabotaje en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, a finales del siglo XIX.
[Foto de la FEDAC].

²⁰ Archivo Municipal de Santa Cruz de Tenerife. Padrón municipal de 1900.

EL VELERO “JOVEN ROSARIO”

En algunas referencias se le menciona como pailebot y en otras como candray. Operaba por los puertos de El Tablado y Chimaje, donde cargaba “*frutos*”, aunque suponemos que sobre todo transportaba papas hasta el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Tenemos constancia de que atracó al puerto de la capital tinerfeña por lo menos en nueve ocasiones: 7, 9 y 20 de mayo de 1909; 29 de mayo y 29 de diciembre de 1910; 18 y 27 de enero, 11 de febrero y 16 de marzo de 1911. En los tres primeros viajes procedía de El Tablado y en los otros 6 de El Escobonal.

EL VELERO “CRISTINA”

Al igual que el anterior, en algunas referencias se le menciona como pailebot y en otras como candray. Tenía su base en la costa de El Escobonal y operaba por los puertos de Chimaje y El Tablado, aunque en menor medida también lo hizo por Los Roques de Fasnía y Güímar. Transportaba papas y frutos hasta Santa Cruz de Tenerife, aunque en una ocasión entró en lastre (el 27 de noviembre de 1910, procedente de Los Roques). Suponemos que también trasladaba algunos pasajeros y que regresaba al puerto de origen con carga general.

En 1900, el candray “Cristina” también estaba empadronado en Santa Cruz de Tenerife con toda su tripulación, que estaba compuesta por: don Juan González, patrón, de 39 años y natural de Fasnía, que sabía leer y escribir; don Inocencio Real, contraamaestre, de 41 años y natural de Adeje; y seis marineros: don Juan Díaz, de 31 años y natural de Guía, don Ramón Marrero, de 41 años y de Adeje, don Pascual Arvelo, de 31 años y de El Escobonal, que también sabía leer y escribir, don Domingo Reyes, de 28 años y de Guía, don José Rivero, de 23 años y del mismo pueblo, y don Manuel Cruz, de 15 años y también de Guía. Al igual que en los otros barcos, la naturaleza de todos los tripulantes que figura en el padrón es bastante dudosa.²¹

Tenemos constancia de que atracó al puerto de la capital tinerfeña por lo menos en las siguientes ocasiones: 7 y 9 de mayo de 1909; 17 de enero, 8 de julio, 24 y 27 de noviembre, 3, 14 y 30 de diciembre de 1910; 17 y 27 de enero, 4 y 24 de febrero, 15 de marzo, 10 de abril, 9 de julio, 11 de octubre, 22 de noviembre, 10, 19 y 29 de diciembre de 1911; 10 de enero, 4 y 23 de febrero, 30 de marzo y 9 de mayo de 1912; 21 y 27 de enero de 1913. En 24 viajes procedía de El Escobonal, en 1 de El Tablado, en 1 de Los Roques y en 2 de Güímar (los dos primeros).

[1 de noviembre de 2016]

²¹ *Ibidem.*