

## LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN LA PALMA EN EL SIGLO XIX: UN EPISODIO INDUSTRIAL DESDE LA PERIFERIA INSULAR

JUAN CARLOS DÍAZ LORENZO\*

El hecho de que España sea un país ribereño y Canarias un archipiélago, lo mismo que Baleares, justifica la existencia de una larga tradición en la construcción naval referida a los buques de casco de madera que, en el caso que nos ocupa, adquirió protagonismo relevante en el transcurso del siglo XIX y habría de prolongarse hasta mediados del siglo XX, ante la necesidad de sostener el cabotaje y la pesca y, en algunos casos, el tráfico de altura. Todas las regiones de tradición marinera y especialmente el País Vasco, Cantabria, Asturias, Galicia y la costa del Mediterráneo, vieron florecer pequeños astilleros de carpinteros de ribera en los que trabajaba gente curtida en el aprendizaje y la experiencia en los diferentes oficios, que hacían posible la construcción de cascos y arboladuras fruto de cálculos precisos para hacerlos navegables y marineros, sólidos y resistentes para navegaciones de altura, capaces de cruzar y remontar el Atlántico, capear los temporales frecuentes que se producen en el Caribe y la costa de Portugal y la navegación en las no siempre plácidas aguas del Mediterráneo.

El caso de Canarias, como Baleares, no resulta excepcional. En las tres islas mayores del archipiélago balear, existieron astilleros de clara influencia levantina en los que nacieron buques dedicados al cabotaje que navegaron en la región y una parte de ellos sobrevivieron reconvertidos en motoveleros hasta que tomó el relevo la nueva generación de casco de acero y propulsión de vapor y diésel<sup>1</sup>.

En Canarias también existieron importantes astilleros de carpintería de ribera en Santa Cruz de Tenerife y los radicados en San Telmo y La Isleta, en Las Palmas de Gran Canaria, que prolongaron su actividad hasta la segunda década del siglo XX y en Arrecife de Lanzarote, hasta mitad de la centuria, dedicados preferentemente al mantenimiento y reparaciones de los barcos que navegaban en aguas del archipiélago y la pesca en la

---

\* Doctor en Ingeniería y Propulsión Marina. Cronista oficial de Fuencaliente. Correo electrónico: tene-guia71@telefonica.net.

<sup>1</sup> Para más información, véanse: POU MUNTANER, Juan. *La Marina en las Baleares: síntesis histórica*. Palma de Mallorca: Caja de Ahorros Insular de Mallorca, 1977; HUERTAS MORIÓN, José. *Los motoveleros: el final de una época*. Torrevieja, Alicante: Ayuntamiento de Torrevieja, 1992; GARCÍA DOMINGO, Enric. «El transport marítim de cabotatge a la Mediterrània». En: *III Jornades de Marina Tradicional*. Palamós: Promediterrania, 2000.

vecina costa africana<sup>2</sup>. En cuanto al papel de los armadores, aunque los más importantes hicieron encargos a los astilleros locales, predominaba la adquisición de barcos de segunda mano en la península e incluso en el extranjero, tanto por oferta, precio como disponibilidad inmediata.

Especial mención merece el caso de la construcción naval en La Palma en el transcurso del siglo XIX y, en concreto, en la segunda mitad de la centuria, dado que constituye uno de los episodios más representativos de la capacidad industrial, financiera y económica de una isla, la tercera entonces en el espectro regional, que por su personalidad y arraigo se encontraba bastante adelantada en diversos aspectos sociales e innovaciones tecnológicas.

Todas las construcciones navales realizadas en La Palma poseen el mismo denominador común. Se trata de cascos y arboladuras de madera, contruidos a partir de unos planos con detallada finura en sus líneas marineras, fruto de estudios y conocimientos de arquitectura naval, lo que les dio merecida fama dentro y fuera de las fronteras insulares. Respecto de los aparejos, predominaban los de bergantín-goleta y pailebotes y para los buques de mayor porte se eligió aparejo de brickbarca. Y en cuanto a los tráficos o carreras a los que estaban destinados figuran América o tierra firme, «costa Habana», Inglaterra, el cabotaje y la pesca del salado en la vecina costa africana.

## 1. LOS CONSTRUCTORES NAVALES

### 1.1 *La saga de la familia Arozena*

La rama palmera de la familia Arozena está íntimamente vinculada a la historia de la construcción naval en La Palma, convertido en uno de los episodios más destacados del epicentro industrial de Canarias en la segunda mitad del siglo XIX. La estirpe remonta sus orígenes a la figura de Cayetano Arozena Usabaraza, piloto de altura y constructor naval de origen guipuzcoano, que debió llegar a la isla a finales del siglo XVIII, dando comienzo así a una nueva etapa de prosperidad que se prolongaría por espacio de algo más de un siglo<sup>3</sup>. Aunque no tenemos constancia, entra en lo posible

---

<sup>2</sup> Durante la Primera Guerra Mundial y casi al final de la contienda, Hamilton & Co. construyó en los astilleros de su propiedad en la capital tinerfeña cuatro veleros: *Marte*, botado en agosto de 1917, de tres mástiles y el mayor de todos; *Diana*, puesto a flote en mayo de 1918, de dos mástiles y aparejo de pailebot; y los balandros *Granadilla* y *Jorge V*, a finales del citado año. Para la isla de Gran Canaria, consúltense: RODRÍGUEZ ZARAGOZA, Daniel. «La carpintería de ribera en Gran Canaria con nombres y apellidos: siglos XVI al XIX». [Recurso en línea]. Disponible en: <http://apuntesjdrz.blogspot.com>. (Consultado el 7 de diciembre de 2018); RODRÍGUEZ ZARAGOZA, Daniel. «La construcción naval en la isla de Tenerife durante el siglo XIX». [Recurso en línea]. Disponible en: <http://apuntesjdrz.blogspot.com>. (Consultado el 7 de diciembre de 2018).

<sup>3</sup> Con antelación a la llegada de Cayetano Arozena Usabaraza, existe constancia de la presencia de Jorge de Umarán, a quien corresponde la autoría de una fragata de sesenta cañones, treinta por cada banda, construida en 1792 en los astilleros de la capital insular, cuyos planos acompañados de sus tres secciones —longitudinal, horizontal y transversal— se conservan en la Real Sociedad Cosmológica de Santa Cruz de La Palma. Umarán ofreció sus conocimientos a las autoridades locales para la enseñanza de «las primeras letras y, además, aritmética, geometría, agrimensura, náutica y construcción naval, creándose en 1794 la primera escuela pública y seglar de la isla», cuya sede fue cedida por Tavira-Almazán —obispo de Canarias entre 1791 y 1796— y en la que el citado Umarán impartió sus enseñanzas, que tendrían notable trascendencia en las dos siguientes generaciones. En los libros de actas del Concejo de La Palma figuran varias autorizaciones concedidas para

su participación en la construcción de algunos de los veintiséis buques construidos en La Palma entre 1809 y 1825, de los treinta y ocho de los que no se tiene referencia documental hasta 1836<sup>4</sup>.

Hijo de José Joaquín Arozena y Ana Patricia de Usabaraza, Cayetano Arozena Usabaraza nació el 11 de septiembre de 1769 en tierras de Guipúzcoa, en el seno de una familia pudiente. Cuando recaló en La Palma había sobrevivido a un naufragio y el 25 de febrero de 1805, a la edad de treinta y seis años, contrajo matrimonio con Catalina Lemos Smalley, nacida en 1782, hija del capitán Juan José de Lemos y Mauricia Eduarda Smalley. La ceremonia fue oficiada por el venerable beneficiado Manuel Díaz, de grata memoria, cuya estatua preside desde el 18 de abril de 1897 la plaza mayor de la capital palmera.

La familia Arozena Lemos tuvo numerosa descendencia, doce hijos, de los cuales José, Fernando, Vicente y Sebastián heredaron las enseñanzas y la maestría de su padre y desde 1827 y hasta finales de la centuria fueron construidos unos sesenta buques, conservándose los planos originales de la mayoría de ellos y algunas maquetas. De los doce hijos, seis fueron mujeres y todas permanecieron solteras. El patriarca de los Arozena falleció el 28 de diciembre de 1846 y su esposa el 13 de enero de 1863, recibiendo ambos cristiana sepultura en el cementerio de Santa Cruz de La Palma.

José Arozena Lemos, segundo vástago de la familia, también fue piloto de altura y destacado armador y constructor naval de su época. Desarrolló su trabajo en el astillero familiar en su ciudad natal durante treinta años y, al igual que sus hermanos, gozó de merecida fama en su quehacer industrial. Contrajo matrimonio el 7 de enero de 1841 en Santa Cruz de La Palma con Jerónima Lostau de Guisla y falleció el 18 de abril de 1868 en la capital palmera<sup>5</sup>.

Se le atribuyen diez barcos con un arqueo total de 864 toneladas, como se detalla en el cuadro 1. Su mayor producción se centró en el último tercio de la década de los años treinta del siglo XIX, siendo de advertir dos prolongados paréntesis entre 1828, en que se produjo la entrega del segundo buque y 1837, en que fue terminado el tercero, del mismo modo que transcurrieron diez años entre la entrega del séptimo y el octavo. Del total de buques construidos, seis fueron arbolados con aparejo de bergantín-goleta, ideal para navegaciones de altura.

---

la construcción de buques para armadores del país y de América. Jaime Pérez resalta que fue titular de la primera escuela pública municipal de Santa Cruz de La Palma con un salario de 900 reales de vellón anuales y también fue autor de un mapa de la isla. Consúltense: DÍAZ LORENZO, Juan Carlos. *La Palma, en la ruta de los veleros*. Madrid: Tauro, 1998, p. 78; NEGRÍN FAJARDO, Olegario. *La enseñanza en Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmaso, 1982, p. 14; PÉREZ GARCÍA, Jaime *Fastos biográficos de La Palma*. Santa Cruz de La Palma: Caja General de Ahorros de Canarias, 1985-1998, v. III, p. 129; POGGIO CAPOTE, Manuel, REGUEIRA BENÍTEZ, Luis. «El mapa de Jorge Umarán». *Cartas diferentes: revista canaria de patrimonio documental*, n. 10 (2014), pp. 379-382.

<sup>4</sup> YANES CARRILLO, Armando. *Cosas viejas de la mar*. Santa Cruz de La Palma: J. Régulo, 1953, pp. 98-99. Aunque en dicho listado no figuran los nombres de sus constructores, tipo, costo y carrera a la que estaban dedicados, sin embargo sí están relacionados los nombres de los buques, así como su clase (aparejados de bergantín en su mayoría), tonelajes (solo tres superan las cien toneladas de arqueo) y propietarios, lo que nos permite advertir la existencia de un número importante de armadores a título personal y societario.

<sup>5</sup> PÉREZ GARCÍA, Jaime. *Fastos biográficos de La Palma...* *Op. cit.*, v. II, p. 25.

Cuadro 1. Relación de buques construidos por José Arozena Lemos (1827-1859)

Nombre buque	Año	Clase	Tonelaje
<i>Nereida</i>	1827	Pailebote	28
<i>El Argos</i>	1828	Bergantín-goleta	163
<i>Africano</i>	1828	Bergantín-goleta	60
<i>Orotava</i>	1837	Bergantín-goleta	153
<i>Gavilán</i>	1838	Bergantín-goleta	45
<i>Ana Victoria</i>	1838	Bergantín-goleta	65
<i>Carmita</i>	1839	Pailebote	75
<i>Victoria</i>	1849	Bergantín-goleta	200
<i>Mensajera</i>	1851	Cútter	25
<i>Segundo Mensajero</i>	1859	Cútter	50

Fuente: elaboración propia a partir de Armado Yanes Carrillo, *Cosas viejas de la mar* (1953)

Fernando Arozena Lemos nació el 6 de agosto de 1808 en Santa Cruz de La Palma. Persona de ideas políticas liberales y exaltado constitucionalista en su juventud, fue oficial del ayuntamiento de la capital insular, de la administración de rentas e interventor del registro. El 10 de diciembre de 1841 contrajo matrimonio con Feliciano Henríquez Rodríguez y falleció el 1 de octubre de 1865 en su ciudad natal<sup>6</sup>. Al quinto de los hijos de la familia Arozena Lemos corresponde la construcción de diecinueve buques botados entre 1841 y 1861, que suman 2.716 toneladas de arqueo, cifra bastante considerable para la industria naval de la época, como se detalla en el cuadro 2.

Cuadro 2. Relación de buques construidos por Fernando Arozena Lemos (1841-1861)

Nombre buque	Año	Clase	Tonelaje
<i>Segundo Benedicto</i>	1841	Bergantín-goleta	110
<i>Pepita</i>	1841	Goleta	110
<i>Negrita</i>	1842	Pailebote	80
<i>Camila</i>	1842	Bergantín-goleta	110
<i>Joven Temerario</i>	1843	Bergantín-goleta	146
<i>Antonita</i>	1843	Goleta	70
<i>Magdalena</i>	1843	Bergantín-goleta	50
<i>Palmerita</i>	1844	Pailebote	60
<i>Vengativa</i>	1845	Goleta	101
<i>Africano</i>	1845	Bergantín-goleta	70
<i>Nivaria</i>	1849	Brickbarca	420
<i>Cuatro Hijos</i>	1849	Goleta	120
<i>Dos Hermanas</i>	1850	Brickbarca	180
<i>Guanche</i>	1851	Bergantín	230
<i>Correo de La Palma</i>	1857	Pailebote	73

<sup>6</sup> PÉREZ GARCÍA, Jaime. *Fastos biográficos de La Palma... Op. cit.*, v. I, pp. 29-30.

Nombre buque	Año	Clase	Tonelaje
<i>Andoriña</i>	1857	Pailebote	51
<i>Pensativo</i>	1857	Bergantín	299
<i>Audaz</i>	1859	Bergantín	177
<i>Rosa Palmera</i>	1861	Brickbarca	259

Fuente: Elaboración propia a partir de Armando Yanes Carrillo, *Cosas viejas de la mar* (1953)

El bergantín redondo *Joven Temerario* contiene sus detalles plasmados en bella caligrafía y dice textualmente<sup>7</sup>:

Buque construido en La Palma para don Agustín Guimerá, don Francisco García, de Tenerife el año de 1843. Mide 146 toneladas de desplazamiento; el centro de volumen está colocado 0,36 a proa de la mitad de la línea de flotación: se eleva el mismo centro sobre la proyección de la quilla 5,92; y el metacentro sobre este centro 6,07, el centro vélico con todo su velamen orientado está 4,75 a proa del de volumen y se eleva sobre él mismo 41,67. Es buque de muy recomendables circunstancias, particularmente de andar y gobierno. Actualmente pertenece a la matrícula de Cádiz de donde hace con Tenerife la carrera de Correos. Copiado por F. Arozena, 28 de diciembre de 1858.

El más destacado de todos los hermanos fue Sebastián, nacido el 22 de enero de 1823 en Santa Cruz de La Palma. Era persona de carácter seco y reservado, tuvo fama de buen marino y no consultaba el parecer de otros entendidos para el diseño y construcción de sus barcos, a excepción del capitán Eduardo Morales Camacho, uno de los personajes notables de la marina mercante ochocentista<sup>8</sup>. Su nombre está vinculado, asimismo, al proyecto del teatro Circo de Marte, promovido en 1864 y finalizada su construcción en 1871.

Los méritos de Sebastián Arozena Lemos y sus hermanos fueron reconocidos en la Exposición Universal de Filadelfia, celebrada en 1876. Los trabajos de arquitectura naval premiados se referían a planos y modelos en madera y un álbum que representa detalles de veintiséis buques —entre ellos destaca la brickbarca *La Verdad*— acompañados de una memoria que contiene una reseña y una explicación de la serie de cálculos a que habían sido sometidos, así como referencias a las maderas del país utilizadas en este tipo de construcciones.

A Sebastián Arozena Lemos se le atribuye nada menos que la construcción de veintisiete buques en el plazo de cincuenta y cinco años, entre 1842 y 1897, con un arqueo de 4.436 toneladas, como se detalla en el cuadro 3.

<sup>7</sup> BIBLIOTECA DE LA ESCUELA SUPERIOR DE NÁUTICA, SANTA CRUZ DE TENERIFE (BESN), FONDO JOSÉ MARÍA DAZA CASTILLEJOS (JMD): sin clasificar.

<sup>8</sup> YANES CARRILLO, Armando. *Cosas viejas de la mar... Op. cit.*, pp. 198 y ss.

Cuadro 3. Relación de buques construidos por Sebastián Arozena Lemos (1842-1897)

Nombre del buque	Año	Clase	Tonelaje
<i>Correo de Tenerife</i>	1842	Bergantín	142
<i>Justa</i>	1844	Pailebote	80
<i>Las Palmas</i>	1851	Bergantín	200
<i>Franco</i>	1855	Bergantín-goleta	142
<i>Dorado</i>	1855	Bergantín-goleta	82
<i>Estrella</i>	1859	Pailebote	86
<i>Gran Canaria</i>	1859	Fragata	568
<i>General Prim</i>	1859	Pailebote	70
<i>Mi querido</i>	1859	Pailebote	65
<i>Pescador</i>	1860	Pailebote	50
<i>Isabel</i>	1860	Goleta	97
<i>Rosa del Turia</i>	1861	Brickbarca	911
<i>Silvador</i>	1866	Pailebote	45
<i>San José</i>	1867	Pailebote	89
<i>Juanito</i>	1867	Pailebote	75
<i>Cometa</i>	1869	Pailebote	87
<i>Mosquito</i>	1869	Pailebote	74
<i>Pensamiento</i>	1870	Pailebote	80
<i>La Verdad</i>	1873	Brickbarca	500
<i>Santa Cruz</i>	1873	Pailebote	200
<i>Pájaro</i>	1873	Pailebote	60
<i>María Luisa</i>	1875	Brickbarca	440
<i>Dardo</i>	1879	Balandra	15
<i>Palmito</i>	1881	Pailebote	52
<i>Estrella de Venus</i>	1881	Pailebote	24
<i>Santa Cruz</i>	1883	Gabarra	52
<i>La Palma n. 4</i>	1897	Gabarra	150

Fuente: elaboración propia a partir de Armando Yanes Carrillo, *Cosas viejas de la mar* (1953)

En colaboración con su hermano Fernando fueron construidos otros cinco barcos, que suman 782 toneladas de arqueo y cuya relación detallamos en el cuadro 4. Sebastián Arozena fue condecorado con la Encomienda de la Orden de Isabel La Católica y falleció en la capital palmera el 6 de enero de 1900<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> PÉREZ GARCÍA, Jaime. *Fastos biográficos de La Palma... Op. cit.*, v. I, p. 30.

Cuadro 4. Relación de buques construidos por Sebastián y Fernando Arozena Lemos (1846-1861)

Nombre del buque	Año	Clase	Tonelaje
<i>Segunda Manuela</i>	1846	Goleta	105
<i>Primera Dolores</i>	1846	Goleta	89
<i>Judío Errante</i>	1846	Fragata	260
<i>María Andrea</i>	1859	Goleta	142
<i>Rosario</i>	1861	Bergantín	186

Fuente: elaboración propia a partir de Armando Yanes Carrillo, *Cosas viejas de la mar* (1953)

A la autoría de Vicente Arozena Lemos corresponde la construcción de cuatro goletas construidas entre 1847 y 1849, que suman 460 toneladas de arqueo y cuya producción se detalla en el cuadro 5.

Cuadro 5. Relación de buques construidos por Vicente Arozena Lemos (1847-1849)

Nombre del buque	Año	Clase	Tonelaje
<i>Segunda Carmita</i>	1847	Goleta	130
<i>Adela</i>	1848	Goleta	100
<i>Primera de Canarias</i>	1849	Goleta	100
<i>Concha</i>	1849	Goleta	130

Fuente: elaboración propia a partir de Armando Yanes Carrillo, *Cosas viejas de la mar* (1953)

En la segunda mitad del siglo XIX, La Palma dio a la mar sus mejores veleros. El período de mayor relevancia coincidió con la vuelta a su isla natal de Sebastián Arozena Lemos, después de haber trabajado en los astilleros de Baltimore en la construcción de uno de los grandes veleros de su tiempo y regresó aureolado con el justo y merecido reconocimiento alcanzado en EE.UU. Ajustados a la tradición de unas líneas finas y marineras, los hermanos Arozena Lemos agregaron el toque ligero y arrojado con altos y esbeltos masteleros y mastelerillos —en el decir marinero del periodista Juan A. Padrón Albornoz— de los *clippers* y *schooners* característicos de la otra orilla del Atlántico.

La tradición familiar en la construcción naval la continuó Sebastián Arozena Henríquez, nacido el 28 de abril de 1854 en Santa Cruz de La Palma, hijo de Fernando Arozena Lemos y Feliciano Henríquez Rodríguez. Fue profesor y director del colegio fundado en la capital palmera por la Real Sociedad Económica de Amigos del País, desempeñó también una de las cátedras de la Escuela de Artes e Industrias y estuvo al frente de un colegio privado de primera enseñanza, donde se accedía a la preparación para bachillerato, magisterio, náutica y comercio, en el que demostró su vasta cultura y dotes pedagógicas, por lo que las generaciones de estudiantes que pasaron por sus aulas le recordaban como una figura excepcional.

Al igual que su padre y sus tíos, Sebastián Arozena Henríquez se distinguió como constructor naval y su participación en veladas teatrales. Contrajo matrimonio con Efigenia Díaz Díaz y falleció el 10 de julio de 1916 en Santa Cruz de La Palma, ciudad que dio su nombre a una de sus calles<sup>10</sup>. A su autoría corresponden tres buques, que suman 231 toneladas de arqueo y cuya relación detallamos en el cuadro 6.

Cuadro 6. Relación de buques construidos por Sebastián Arozena Henríquez (1903-1907)

Nombre del buque	Año	Clase	Tonelaje
<i>Orotava</i>	1903	Pailebote	100
<i>La Unión</i>	1903	Gabarra	100
<i>Golondrina</i>	1907	Balandro	31

Fuente: elaboración propia a partir de Armando Yanes Carrillo, *Cosas viejas de la mar* (1953)

El relevo en la saga familiar lo tomó su hijo Sebastián Arozena Díaz, que también diseñó y construyó tres barcos que sumaban 69 toneladas de arqueo y todos ellos fueron puestos a flote en 1919, los cuales detallamos en el cuadro 7.

Cuadro 7. Relación de buques construidos por Sebastián Arozena Díaz (1919)

Nombre del buque	Año	Clase	Tonelaje
<i>Taburiente</i>	1919	Pailebote	29
<i>Tajuya</i>	1919	Falúa	20
<i>Todoque</i>	1919	Falúa	20

Fuente: elaboración propia a partir de Armando Yanes Carrillo, *Cosas viejas de la mar* (1953)

La mayoría de los barcos construidos en el transcurso del siglo XIX a orillas de la capital palmera fueron vendidos en Cuba y el resto contratados por armadores canarios para destinarlos al tráfico de cabotaje y la pesca en la costa africana. Hubo algunas excepciones, como el encargo del mayor buque construido en La Palma, bautizado con el nombre de *Rosa del Turia*, de 911 toneladas de arqueo, construido por Sebastián Arozena Lemos para el armador valenciano E. Viñas y entregado en 1861. Años después alcanzaría triste fama en el tráfico de esclavos.

La actividad industrial que generó la construcción naval provocó una importante explotación de los montes palmeros, de modo que en algún momento, no sólo los vecinos de la ciudad, sino también los de los pueblos colindantes, vieron mermada la disponibilidad de madera y carbón para sus hogares. Así apreciamos que, en 1844, el teniente de alcalde Francisco Rodríguez, consciente de la importancia de los montes como principal riqueza de la isla, cuestionaba abiertamente las autorizaciones que se concedían para el corte de árboles y eso que, por entonces, la actividad fabril aún no había alcanzado su apogeo.

<sup>10</sup> PÉREZ GARCÍA, Jaime. *Fastos biográficos de La Palma...* Op. cit., v. I, p. 29.

Los barcos construidos en La Palma fueron aparejados de brickbarca con arcos que oscilaron entre 259 y 911 toneladas; fragatas, de 163 a 568 toneladas; bergantines, de 110 a 298 toneladas; goletas, de 50 a 163 toneladas; pailebotes, de 51 a 80 toneladas y balandras de 15 toneladas. A los aparejados de pailebote, la familia Arozena había introducido algunas novedades de diseño que los hacían unos barcos mejor adaptados para la navegación por las aguas del Atlántico.

La rama familiar que radica en Las Palmas de Gran Canaria tiene sus orígenes en la figura del capitán Pedro Arozena Lemos, uno de los personajes más destacados de la marina mercante de la segunda mitad del siglo XIX en Canarias. Nacido en Santa Cruz de La Palma el 11 de julio de 1817, fue bautizado el 13 de agosto en la iglesia de El Salvador, donde se habían casado sus padres. El 20 de diciembre de 1862, cuando contaba cuarenta y cinco años, contrajo nupcias con María del Pino Grondona Pérez, de veintidós años.

El 13 de agosto de 1860 se botó el bergantín *Gran Canaria*, construido en el astillero de San Telmo por Sebastián Arozena Lemos para la propiedad de su hermano Pedro, asociado por entonces con Francisco Neyra Orrantía, quien, además, había sido su padrino de boda. Con el paso del tiempo, el citado buque sería propiedad exclusiva del marino de origen palmero.

De 523 toneladas de arqueo, su construcción ascendió a 23.000 reales y cuando entró en servicio era el buque más grande construido hasta entonces en Gran Canaria. El día de su botadura, una multitud se congregó en la caleta de San Telmo, en la que una charanga amenizaba el acto interpretando las piezas en boga de la época. La expectación aumentó al máximo cuando llegó el momento del deslizamiento sobre la grada y el casco se negó a besar las aguas mansas de la ribera. En el puerto de La Luz se encontraba surto el vapor inglés *Warrior*, que acudió en su ayuda, ordenando su capitán darle un cabo para hacer posible la botadura, operación que se realizó con escaso acierto, pues el cabo se enredó entre la hélice de éste y el timón de la otra, provocando que la goleta quedara sin gobierno y acabara varada en la orilla del barranco Guinguada<sup>11</sup>. El buque pudo ser reflotado y reparado y poco después inició sus singladuras en la línea de Cuba, trayendo, en los viajes de vuelta, cocos, caoba, azúcar, ron, melazas, mantones de Manila y otras sedas y joyas importadas de China y Japón. En 1874, tras el fracaso de la cochinilla, participó en el tráfico de la emigración llevando en cada viaje a unas cuatrocientas personas, atraídos por el trato que dispensaba la tripulación del capitán Pedro Arozena, pese a las estrecheces del espacio donde habían de moverse, y eso que, entonces, los trasatlánticos franceses y los españoles competían entre sí por la preciada carga humana.

María Luisa Arozena Ley de Roca, bisnieta del ilustre capitán palmero, guarda en su domicilio de la capital grancanaria el cronómetro marino del bergantín *Gran Canaria*, sobre el que existe una placa que dice: «Al capitán don Pedro Arozena, por su valor y buen comportamiento en salvar las vidas de los pasajeros y la tripulación del *Dácila*, el 27

---

<sup>11</sup> RODRÍGUEZ ZARAGOZA, Daniel. «Un pique muy insular entre carpinteros de ribera». En: *Apuntes de la historia marítima de Canarias*. [Recurso en línea]. Disponible en: <http://apuntesjdrz.blogspot.com>. (Consultado el 7 de diciembre de 2018).

de abril de 1851. Presentan esta memoria sus amigos de Tenerife»<sup>12</sup>. El doctor Fernando Navarro Arozena conserva en perfecto estado el escritorio de la cámara del capitán y otro bisnieto, Juan Esteva Arozena, que ejerció de cónsul de la República de Chile en Gran Canaria, muestra el reloj de bolsillo, el catalejo y el sable usados a bordo por su bisabuelo. Y, como si hubieran sido escritas ayer mismo, su familia conserva celosamente todas las cartas que Pedro Arozena dirigió a sus hermanos en las que trata temas profesionales y personales. Es posible que el bergantín *Gran Canaria* acabara sus días como pontón carbonero en el puerto habanero y su capitán falleció el 31 de julio de 1902.

## 1.2. Nicolás de las Casas Lorenzo

Entre los constructores navales en la segunda mitad del siglo XIX figura Nicolás de las Casas Lorenzo, nacido el 5 de diciembre de 1821 en Santa Cruz de La Palma. Aficionado a la escultura, a su arte se deben algunas obras de imaginería religiosa, caso de la *Dolorosa* de la capilla de la Venerable Orden Tercera de San Francisco, estrenada el viernes santo de 1866 y donada por su autor, así como el *Señor del Huerto* que se encuentra en la parroquia de San Pedro, en Breña Alta.

En lo que se refiere a la construcción naval, en 1856 construyó el bergantín *Amparo*, de 201 toneladas, aunque su obra cumbre fue la brickbarca *Ninfa de los Mares*, botada en 1862 y de 477 toneladas de registro, en la que demostró una singular maestría y conocimientos de arquitectura naval, pues está considerada uno de los veleros más destacados de su tiempo. En el cuadro 8 se detallan los buques construidos por Nicolás de las Casas Lorenzo. Su trayectoria fue reconocida con varias condecoraciones, como la Cruz de Carlos III, Cruz del Mérito Naval de primera clase con distintivo blanco y la del Pronunciamiento del 68. Casado con Juana Fernández López, natural de Cuba, el 13 de marzo de 1901 falleció en la ciudad de su nacimiento<sup>13</sup>.

La brickbarca *Ninfa de los Mares* se hundió en 1876 en Nueva York después de una colisión con el buque norteamericano *Alabama*; con motivo del litigio surgido a raíz del siniestro, su constructor y propietario se trasladó a Estados Unidos donde entabló una dura batalla legal, tras la cual la compañía armadora del actor contrario fue condenada a pagar la indemnización del velero palmero.

Cuadro 8. Relación de buques construidos por Nicolás de las Casas Lorenzo (1856-1862)

Nombre del buque	Año	Clase	Tonelaje
<i>Amparo</i>	1856	Bergantín	201
<i>Ninfa de los Mares</i>	1862	Brickbarca	477

Fuente: elaboración propia a partir de Armando Yanes Carrillo, *Cosas viejas de la mar* (1953)

<sup>12</sup> DÍAZ LORENZO, Juan Carlos. *La Palma y el mar*. [Santa Cruz de Tenerife]: Presidencia del Gobierno de Canarias: Tauro Producciones, 1993, p. 68. El hundimiento del buque se produjo frente a la costa de Beachy Head, en el canal de La Mancha, Inglaterra. Se fue a pique en apenas tres minutos después de un abordaje con una fragata holandesa, que recogió a los naufragos, excepto el cocinero, José Suárez de la Guardia, que pereció en el accidente. El citado buque había zarpado el 12 de abril del Puerto de La Orotava con destino a Londres.

<sup>13</sup> PÉREZ GARCÍA, Jaime. *Fastos biográficos de La Palma...* Op. cit., v. I, pp. 47-48.

### 1.3. Ignacio Rodríguez González

Nació el 31 de julio de 1836 en Santa Cruz de La Palma. De él se ha afirmado que «era poseedor de unas especiales aptitudes para la construcción civil y naval, gozó de éxitos notables en ambas facetas, principalmente en la segunda, en la que contó con un merecido reconocimiento tanto en La Palma como en el resto del archipiélago»<sup>14</sup>.

A Ignacio Rodríguez González se le considera el promotor del teléfono a distancia en La Palma, ya que fue el primero que lo instaló con aparatos franceses desde su finca situada en la dehesa de La Encarnación, a su casa principal en la capital palmera<sup>15</sup>. Contrajo matrimonio el 18 de mayo de 1867 con Andrea Pérez de la Concepción y falleció en su finca citada el 1 de agosto de 1891.

Propietario de la sociedad Rodríguez y Compañía, construyó dos brickbarcas para su empresa destinadas a la carrera de América nombradas *Fama de Canarias*, en 1870, y *Triunfo*, en 1873, dos nombres legendarios en la historia de la marina mercante ochocentista que están envueltos en un halo de rivalidad con la familia Arozena. Los dos buques restantes fueron pailebotes destinados a la pesca del salado en la costa africana, como se detalla en el cuadro 9.

Cuadro 9. Relación de buques construidos por Ignacio Rodríguez González (1870-1874)

Nombre del buque	Año	Clase	Tonelaje
<i>Fama de Canarias</i>	1870	Brickbarca	454
<i>Triunfo</i>	1873	Brickbarca	298
<i>Pollito</i>	1873	Pailebot	45
<i>Águila</i>	1874	Pailebot	77

Fuente: elaboración propia a partir de Armando Yanes Carrillo, *Cosas viejas de la mar* (1953)

## 2. LA DISPUTA DE LOS VELEROS

### 2.1. La *Fama de Canarias*

«La *Fama de Canarias* se la conocía vulgarmente con solo el apelativo de *La Fama*. Ahí viene entrando *La Fama*, oí decir muchas veces»<sup>16</sup>. La construcción de la brickbarca *La Fama de Canarias* finalizó en 1870 en la grada situada frente al callejón del Rieguito, que tenía salida a la calle de La Marina, de acuerdo con los planos diseñados por el constructor naval Ignacio Rodríguez González. Las crónicas de la época dicen que su casco ocupaba el huerto y solar de la casa que luego fue propiedad del siempre bien recordado Elías Santos Abreu. El bauprés llegaba hasta el balcón de la casa de la familia

<sup>14</sup> PÉREZ GARCÍA, Jaime. *Fastos biográficos de La Palma...* Op. cit., v. I, p. 156.

<sup>15</sup> POGGIO CAPOTE, Manuel. «Los orígenes del teléfono en La Palma: 120 años (1893-2013)». *Ingeniería del mantenimiento en Canarias*, n. 7 (diciembre 2013), pp. 67-77.

<sup>16</sup> YANES CARRILLO, Armando. *Cosas viejas de la mar...* Op. cit.

Lugo Massieu, que por entonces miraba hacia la mar y hoy lo hace a la calle Álvarez de Abreu, llamada también calle Trasera.

La construcción de este buque fue contratada por el armador Juan Yanes García después de solicitar la correspondiente autorización y en medio de una disputa para asentar la quilla en el varadero que estaba desocupado desde hacía tres años. Para el mando fue contratado el capitán Manuel Sosvilla González, hermano de Miguel, que mandaba *La Verdad*.

La brickbarca *La Fama de Canarias* tenía 454 toneladas de arqueo y mostraba un mascarón de proa obra del imaginero Aurelio Carmona López, que se conserva en el Museo Naval de Santa Cruz de La Palma. Hizo la carrera de América en abierta competencia con otros barcos de su generación y, de manera especial, con su eterno rival *La Verdad*<sup>17</sup>:

lo que hizo que nuestra isla se dividiera en dos bandos, uno partidario de un barco y otro del otro, unos que no querían ir ni venir de Cuba sino en *La Fama* y otros que por nada lo hacían sino en *La Verdad*, ocurriendo lo mismo con las respectivas tripulaciones, que hasta se insultaban discutiendo, o mejor dicho, disputando sobre cuál de los dos barcos era mejor o más valiente y caminador, sin que jamás lograran ponerse de acuerdo. No había entonces tertulia y reunión donde el principal tema de la conversación no fuera sobre estos barcos o algo con ellos y sus viajes relacionado.

En su último viaje a Cuba sufrió desperfectos tras un fuerte temporal y cuando arribó a La Habana el casco se había resentido, de modo que fue inspeccionado por los técnicos y se estimó que no era rentable su reparación para volver a navegar. Entonces se le suprimió el aparejo y la otrora esbelta figura quedó transformada en pontón carbonero.

## 2.2. *La Verdad*

Proyectada por Sebastián Arozena Lemos, el 17 de diciembre de 1871 se procedió a su puesta de quilla en Las Explanadas, lugar donde se habilitó el astillero para su construcción con el montaje de los picaderos y sobre ellos la quilla de 36 m de eslora. El 12 de abril de 1872, sábado de Resurrección y en presencia de una multitud, se procedió a su botadura.

Contratado por el armador portuense Juan Yanes García, tenía un registro de 775 toneladas y eran sus principales dimensiones 40 m de eslora máxima, 9 m de manga y 4,87 m de puntal. El palo mayor medía 40 m desde la carlinga a la galleta y el trinquete tenía aparejo de cruz con cangreja y escandalosa en la mesana.

El indudable protagonismo de los veleros de mayor fama construidos en La Palma discurre paralelo al de sus capitanes, hombres avezados, capaces y muy prestigiados en su época, hasta el punto de que había pasajeros que sólo querían hacer viaje en un

---

<sup>17</sup> YANES CARRILLO, Armando. *Cosas viejas de la mar...* Op. cit., p. 279.

barco determinado, entre otras razones por el trato que les dispensaba su autoridad, como era el caso de Eduardo Morales Camacho, titular del velero *La Verdad*, a cuyo mando permaneció por espacio de doce años consecutivos, relevándole el capitán Miguel Sosvilla González<sup>18</sup>.

En agosto de 1873 llegó en su viaje inaugural a La Habana, donde recibió encendidos elogios por parte de la prensa cubana e incluso poemas. La lectura de la crónica nos permite conocer diversos detalles interesantes, entre ellos su clasificación con la máxima cota por el Lloyd's Register y, entre otros, entresacamos los siguientes<sup>19</sup>:

Su casco es de una forma nueva y elegante [...]. En la parte anterior de proa ostenta el buque una figura artísticamente labrada que representa la Verdad mitológica y de la cual dijo un periódico francés que por su fina escultura era más propia de adornar un museo que la proa de una embarcación. La cubierta de *La Verdad* es ancha y todo en ella muy bien distribuida. Corona su obra muerta falsa una luciente balaustrada de bronce. La arboladura llama la atención, pues es de las completas y bien dispuestas, las cofas adornadas con molduras blancas y doradas; los capillos de bronce para cubrir las extremidades de los obenques, burdas, etcétera; el fino y blanco velamen, el sólido cordaje; todo es digno de celebración. Las hermosas bitas de caoba enchapadas de metal y talladas para atar los cabos; el aparato que contiene la bitácora transparente de compensación; los treinta y cuatro ventiladores que están sobre los trancaniles para evitar asfixia en la bien arreglada bodega; el espacioso y alto entrepuente para mercancía y pasaje de proa; las cómodas cocinas para tripulación y pasaje; los hermosos botes. Todo merece aplauso en este cómodo, sólido y seguro buque, hoy continuamente visitado [...]. Las tres cámaras son espaciosas, altas y ventiladas; desde una, por medio de rejas y cristales, se ven las otras: están pintadas de blanco perla con adornos de oro, alfombradas con elegantes esteras y decoradas con un costoso mobiliario de caoba y terciopelo. Hermosas lámparas colgantes, espejos, cuadros, portaflores y otras piezas de gusto. En sus cómodos y frescos camarotes pueden alojarse bien sesenta pasajeros [...]. Posee el buque un precioso armario con un completo botiquín y otro con una valiosa colección de toda clase de instrumentos náuticos a la altura de los más modernos adelantos de Inglaterra. Tiene una magnífica máquina para hacer una pipa diaria de agua dulce; una hermosa bomba de incendios y también dos regulares cañones para su defensa.

Desde su puesta en servicio —a partir de 1873 se le uniría la brickbarca *El Triunfo*—, su armador Juan Yanes García la mantuvo siempre en la carrera de América. Así

<sup>18</sup> Eduardo Morales Camacho nació en Santa Cruz de La Palma en mayo de 1825 y obtuvo el título de piloto a la edad de dieciocho años. Participó muy activamente en el proceso de construcción del buque *La Verdad* y en 1885 hizo su último viaje. Entonces contaba sesenta años, de los cuales había navegado por espacio de cuarenta y dos. En reconocimiento a sus servicios, el gobierno español le concedió el título de teniente de navío honorario de la Armada, con derecho a uso de uniforme, razón por la cual enarbolaba en el tope del palo mayor del buque de su mando el gallardete con la insignia distintiva. Falleció el 25 de enero de 1905, a los ochenta años. En cuanto a Miguel Sosvilla González cabe recordar que el 26 de mayo de 1920 falleció en Santa Cruz de La Palma. En la esquela publicada en *Diario de avisos* figura como capitán de primera clase de la Marina Mercante y en posesión de la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco.

<sup>19</sup> *La Voz de Cuba* (La Habana, 12 de agosto de 1873). Copiado de: YANES CARRILLO, Armando. *Cosas viejas de la mar...* Op. cit., pp. 235-238.

transcurrieron veinticinco años, hasta que el 4 de septiembre de 1898 *La Verdad* zarpó por última vez del puerto de Santa Cruz de La Palma, cargada con un flete de cebolla rumbo a La Habana, donde recaló después de treinta y dos singladuras. El 29 de diciembre siguiente comenzó el viaje de regreso y el 10 de enero de 1899 fue sorprendida por un temporal cuando navegaba en aguas de Bermudas. Dos días después varó en un bajo y en su trampa mortal se perdió para siempre<sup>20</sup>.

### 2.3. *El Triunfo*

El nombre de este velero fue consecuencia de una de las agrias disputas y rivalidades de la construcción naval en La Palma, protagonizada entre los armadores Juan Yanes García e Ignacio Rodríguez González, ya que ambos quisieron construirlo en la cuna en la que había tomado forma el buque *La Fama de Canarias*. Las autoridades otorgaron licencia al segundo, quien procedió a su construcción con destino a los intereses de la sociedad Rodríguez y Compañía, mientras el primero obtuvo autorización para construir el suyo en la ribera de Las Explanadas y, como hemos visto, salió a navegar en 1873 bautizado con el legendario nombre de *La Verdad*<sup>21</sup>:

Bien porque este nuevo barco fuese más pequeño, bien por lo que fuera, el hecho fue que el barco se terminó bastante antes que el de mi abuelo y al bautizarlo se les ocurrió ponerle el nombre de *El Triunfo*, en memoria de haber triunfado la disputa sobre la autorización del sitio para el astillero que cada parte quería para sí. Reconocido por mi abuelo que el referido ‘triumfo’ había sido cierto y en contestación a la alusión reflejada en el nombre puesto a este buque, decidió entonces bautizar el suyo con el de *La Verdad*.

De 298 toneladas, *El Triunfo* aparejaba de brickbarca y fue entregada en 1873. Fue el último de los llamados grandes veleros construidos en La Palma que desapareció tras una varada en las costas de Pensacola, golfo de México, cuando se disponía a cargar un flete de madera de riga para La Palma.

### 2.4. *María Luisa*

La brickbarca *María Luisa* fue otro de los magníficos barcos construidos en La Palma para la carrera de América. Juan B. Fierro Vandewalle recoge su airosa estampa en una de sus litografías en el conjunto de los veleros que el 2 de mayo de 1876 estaban fondeados en la rada del puerto palmero, al resguardo del risco de La Concepción, a modo de excepcional documento que conserva su familia.

Juan Yanes García contrató el desarrollo de los planos y su construcción con Sebastián Arozena Lemos y sentada su quilla sobre picaderos en 1875, el 9 de abril de

---

<sup>20</sup> YANES CARRILLO, Armando. *Cosas viejas de la mar...* Op. cit., pp. 230-233. Desde el 6 de abril de 2018, la campana del histórico velero se encuentra expuesta en el Museo Naval de la capital palmera, donada por el abogado norteamericano Thomas Cox, que la compró a un anticuario en su país de origen.

<sup>21</sup> YANES CARRILLO, Armando. *Cosas viejas de la mar...* Op. cit., p. 228.

1876 resbaló por la grada asentada sobre troncos de madera. Tenía un arqueo de 440 toneladas y un airoso aparejo de tres palos cruzando trinquete y mayor y cangreja con escandalosa en la mesana. La historia de sus diecinueve años de vida marinera transcurrieron salpicadas de frecuentes vicisitudes en sus travesías, lo cual se puso de manifiesto desde su primer viaje cuando zarpó de Santa Cruz de La Palma y arribó a La Habana después de hacer escalas en Gibara y Caibarién.

El 8 de marzo de 1895, en viaje de Cádiz a Santa Cruz de La Palma bajo el mando del capitán Luciano Rodríguez Silva, zozobró en medio de un bravo temporal y su tripulación pudo salvarse, a duras penas, alcanzando las costas de Larache en el bote de servicio<sup>22</sup>.

### 3. LA CARRERA DEL TONELAJE: BARCOS CON RENOMBRE, FAMA Y MANCHA

De los buques veleros construidos en La Palma en la primera mitad del siglo XIX, el primero que rebasó cien toneladas de arqueo se llamaba *Tritón* y se trataba de un bergantín goleta entregado en 1825, arbolado y listo para navegar por cuenta de su armador, Antonio Jorge González y fue dedicado al cabotaje. Tres años después finalizó la construcción del bergantín goleta *Argos*, propiedad de José Rodríguez Corbacho y destinado a la carrera de América. En ese mismo año fueron entregadas las goletas *San Sebastián*, *Ninfa* y *La Banda*, siendo dedicadas todas ellas al tráfico de cabotaje.

Entre los barcos más famosos construidos en La Palma figura la fragata *La Amistad*, de 163 toneladas de arqueo y construida en 1828 por José Arozena Lemos, para el armador Manuel Buenamuerte González. Incluso se ha llegado a plantear la hipótesis (refiriéndose a uno de los motines más importantes de la historia de la trata de esclavos), acontecido a bordo de un barco llamado *Amistad* cuando viajaba de La Habana al puerto de Guanajay, en la costa septentrional de Cuba, si éste era, en realidad, *La Amistad* nacida a orillas de la capital palmera.

Lo cierto es que al célebre motín de cincuenta y tres esclavos, casi todos del pueblo mende, originarios de la región a unos cien kilómetros tierra adentro del río Gallinas, se ha adscrito a un barco construido en Baltimore, de unas 120 toneladas, que iba al mando del capitán Ramón Ferrer. Ello se ha basado, entre otros, en el testimonio del cónsul británico para la represión de la trata Richard Madden, quien relata las peripecias de un viaje que, gracias a la rebelión encabezada por Cinqué, acabó en Nueva York, donde el barco fue retenido acusado de contrabando. Pese a las protestas del embajador español, que pidió que le fuera entregado el buque, el caso pasó a la Corte Suprema de Estados Unidos, donde el ex presidente John Quincy Adams —entonces diputado por Massachusetts—, defendió con éxito la tesis de que los cautivos habían sido esclavizados ilegalmente, y por ello fueron puestos en libertad y devueltos a Sierra Leona.

El barco era, al parecer, un velero del tipo Baltimore Clipper y por investigaciones posteriores se supone que fue construido en Cuba, y no en Baltimore, en torno a 1835.

---

<sup>22</sup> YANES CARRILLO, Armando. *Cosas viejas de la mar...* Op. cit., p. 334.

La pista de la fragata *La Amistad* se pierde en la isla de Guadalupe, donde fue vendida en 1844 y utilizada para el transporte de mercancías hasta su desaparición antes de 1850<sup>23</sup>.

Tanto Juan B. Lorenzo Rodríguez como Armando Yanes Carrillo coinciden al señalar a la fragata *La Amistad* como uno de los barcos construidos en los astilleros de Santa Cruz de La Palma, propiedad de Manuel Buenamuerte González, «personaje de apellido tan pirático» que no figura como armador de otros barcos mencionados en las relaciones citadas, aunque es posible que fuera hermano de José Buenamuerte González, que contrató la construcción de una goleta de 70 toneladas, nombrada *Antonita* y fue terminada en 1843<sup>24</sup>. Asimismo, debe tenerse en cuenta que los nombres de los barcos se prestan, en ocasiones, a cierta confusión. Existe constancia, por ejemplo, de que Manuel de Armas Cabrera, capitán y maestre del bergantín-goleta español *Los Dolores* (a) *Argos*, de 99 toneladas, matriculado en La Habana, partió de Santa Cruz de La Palma para la capital cubana en febrero de 1836. Este hecho demuestra que el tráfico entre Cuba y La Palma se incrementó considerablemente durante la primera mitad del siglo XIX, «resultando posible —como asevera Juan B. Lorenzo Rodríguez— que se fabricasen algunos barcos en la capital palmera para ser matriculados, más tarde, en la Perla de las Antillas»<sup>25</sup>.

En el caso de la fragata *La Amistad* parecería lógico el aprovechamiento de la economía de escala y la existencia de un comercio triangular entre Canarias y el Caribe para obtener un máximo beneficio. Podría, por ejemplo, manufacturarse el buque en Santa Cruz de La Palma, que marchara después al golfo de Guinea en busca de esclavos y recalara, finalmente, en Cuba, donde la demanda de fuerza de trabajo cautiva para los ingenios azucareros era extraordinaria en aquellos años, especialmente de esclavos jóvenes, vendiendo allí no sólo la carga humana sino también el propio buque, o bien regresara a las islas o a la península con café, azúcar u otras mercaderías. Como ha subrayado el profesor De Paz Sánchez «sin duda, se trataba de un negocio infame pero económicamente redondo, especialmente durante estos años, en los que la persecución de la trata por parte de Inglaterra hacía que las piezas de ébano alcanzasen muy elevados precios»<sup>26</sup>.

A partir de 1837 comenzó la carrera del tonelaje y fue la familia Arozena la que construyó una serie de buques veleros cada vez más grandes, para diferentes armadores, entre los que se citan los nombres de *Orotava*<sup>27</sup>, *San Miguel*, *Benedicto*, *Correo de Tenerife* y *Judío Errante* y todos ellos fueron el preludio de la brickbarca *Nivaria*, de

<sup>23</sup> PAZ SÁNCHEZ, Manuel de. *La Ciudad: una historia ilustrada de Santa Cruz de La Palma*. [La Laguna]: Centro de la Cultura Popular Canaria, 2003, p. 224.

<sup>24</sup> LORENZO RODRÍGUEZ, Juan B. *Noticias para la historia de La Palma*. Santa Cruz de La Palma: Cabildo Insular de La Palma, 1975-2011, v. I, p. 41. En la relación publicada por Armando Yanes figura otro probable miembro de la saga familiar llamado J. Buenamuerte y Medero, que encargó a Fernando Arozena la construcción de un pailebote redondo de 80 toneladas, botado en 1842, al que puso el nombre de *Negríta* y cuyo destino era Cuba.

<sup>25</sup> LORENZO RODRÍGUEZ, Juan B. *Noticias para la historia de La Palma... Op. cit.*, v. I, p. 229.

<sup>26</sup> PAZ SÁNCHEZ, Manuel de. *La ciudad... Op. cit.*, p. 229.

<sup>27</sup> Una de las construcciones más célebres de José Arozena Lemos fue el citado bergantín redondo *Orotava*. Cuando finalizó su armamento en 1837, el buque fue entregado a su armador, Francisco G. Ventoso, con residencia en Puerto de La Orotava y destinado a la línea de América. La sociedad Ventoso quedó satisfecha con el trabajo realizado pues le encargó la construcción de la goleta *Ana Victoria*, destinada a la línea de Londres, así como el bergantín-goleta *Victoria* y la balandra *Mensajera*, para el cabotaje.

420 toneladas, diseñada y construida por Fernando Arozena para la firma Guimerá García y Compañía, con sede en Tenerife. La botadura de este buque se produjo en 1849 y fue destinada a la línea de Londres, dada la importancia que entonces tenía el comercio con Inglaterra.

El bergantín redondo *Correo de Tenerife* fue proyectado y construido por Sebastián Arozena Lemos en 1843 para Francisco Ventoso, de Puerto de La Orotava. Desplazaba 142,50 toneladas y «medía 206 pipas o 500 quintales de azúcar»; su máximo andar, a un largo, era de diez a once nudos y navegando de bolina alcanzaba una media de siete u ocho nudos. Fue buque de corta existencia, pues en 1847, con apenas cuatro años de mar bajo sus cuadernas, zarpó de Boston con una carga de madera con destino a Canarias y nada más volvió a saberse de él y, como tantos otros naufragios, el suyo también ha permanecido envuelto en el misterio.

La goleta *Cuatro Hijos* fue construida en 1849 por Fernando Arozena Lemos para el armador Miguel Calderón Monteverde y sus primeros años transcurrieron en la carrera de Cuba, donde fue vendida en 11.000 pesos y continuó navegando en la carrera del Atlántico, hasta que unos años más tarde, como otros veleros de la época, participó en el tráfico de esclavos. En uno de aquellos viajes fue apresada por una fragata inglesa en las proximidades del río Gallinas, Liberia, donde se había establecido la soberanía del traficante español Pedro Blanco y conducida a Sierra Leona, siendo declarada «buena presa» y desguazada posteriormente en Freetown.

Los bergantines redondos, así como las brickbarcas que se construían en La Palma —*Guanche*, *Correo de La Palma*, *Amparo*, *Pensativo* o *Audaz*— rebasaban las 220 toneladas y hubo que esperar hasta 1859, cuando con la botadura del bergantín *Gran Canaria* se alcanzó el medio millar de toneladas. Este buque, proyectado por Sebastián Arozena Lemos, representó un paso decisivo en su trayectoria, pues poco después recibió el encargo del armador valenciano E. Viñas para la construcción de una fragata de 900 toneladas, botada en 1861 con el nombre de *Rosa del Turia* y que ostenta el honroso título de ser el buque mayor construido en La Palma. Del bergantín redondo *Audaz*, el capitán Eduardo Morales Camacho —«lo que él dijera y opinase era como una sentencia»— manifestó a su constructor que «este buque es bueno de andar, de gobierno y de estabilidad. Trabaja algo más de lo regular. Su principal cualidad buena es de bolina y de gobierno»<sup>28</sup>.

En 1862 un nuevo constructor comenzó con éxito su labor industrial en la construcción naval de La Palma, momento en el que Nicolás de las Casas Lorenzo trazó los planos y construyó la brickbarca de tres palos *Ninfa de los Mares*, de 477 toneladas, un buque que, al parecer, era superior en sus cualidades marineras al bergantín *Amparo*, que en 1856 había diseñado el mismo autor.

Otro destacado personaje en las lides del diseño y construcción naval fue Ignacio Rodríguez González, quien en 1870 y para sus propios intereses construyó la brickbarca *Fama de Canarias*, de 454 toneladas y destinada a la carrera de América. En 1873 y para

<sup>28</sup> LORENZO RODRÍGUEZ, Juan B. *Noticias para la historia de La Palma... Op. cit.*, v. I, p. 200.

la misma línea fue botada la brickbarca de tres palos *Triunfo*, de 298 toneladas, a las que ya hemos hecho referencia y para la pesca del salado las goletas *Águila* y *Celaje*.

Luego volvieron los hermanos Arozena Lemos al primer plano de la construcción naval y después de la brickbarca *La Verdad*, construida por encargo del armador Juan Yanes García, sigue una larga lista de nombres: *Santa Cruz*, *Mosquito* —el mismo que, con cien años de mar sobre sus cuadernas aun flotaba en 1969 como vivero de langostas en La Agüera—, *Dardo*, *Palmito*, *Estrella de Venus* y el último de los grandes veleros, la brickbarca de tres palos *María Luisa*, de 440 toneladas y botada en 1875, asimismo para la propiedad del citado propietario y destinada a la carrera de América.

En aquellos años de auge del tráfico marítimo en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, las mayores gabarras del servicio carbonero que allí prestaron servicio también fueron construidas en La Palma. En 1883, la firma Hamilton & Co. encargó a Sebastián Arozena Lemos la construcción de una embarcación de 52 toneladas, que recibió el nombre de *Santa Cruz*, cuyo tonelaje fue duplicado en 1897 con la gabarra carbonera *La Palma n. 4*, construida por encargo de la firma Elder & Dempster con sede en la capital tinerfeña.

En el siglo xx, la construcción naval en La Palma mantuvo entre 1903 y 1919 una actividad mucho más reducida, periodo en el que algunos de los descendientes directos de la familia Arozena construyeron varias embarcaciones menores, de las cuales la única que superó las cien toneladas fue la gabarra *La Unión*, en 1903, con destino a la sociedad Carbones de Tenerife<sup>29</sup>.

El bergantín redondo *Guanche* fue un barco de fama, pues bajo el mando del capitán Domingo Serís Granier y Blanco —hermano de Imeldo, oficial de la Armada y destacado político tinerfeño del último tercio del siglo xix— en sus bodegas trajo de La Habana en 1867 los primeros plantones de laureles de Indias para la plaza del Príncipe de Asturias de Santa Cruz de Tenerife, en tiempos del alcalde José Luis de Miranda y Sánchez<sup>30</sup>. Proyectado por Fernando Arozena Lemos y botado en 1851 para la propiedad de la firma Lebrún y Davidson, de Santa Cruz de Tenerife, después pasó a Bruce & Hamilton, también con sede en la capital de Canarias.

#### 4. CONCLUSIONES

Esta etapa de la historia industrial, comercial y marinera de Santa Cruz de La Palma bien merece el reconocimiento a todos aquellos que fueron sus protagonistas, tanto los conocidos como los anónimos y para ello hemos de ponderar la importancia de los diferentes oficios que concurrían en la actividad de la construcción naval que se iniciaba

---

<sup>29</sup> La última fase se produjo entre 1942 y 1948, en la que Armando Yanes Carrillo construyó cuatro embarcaciones en el astillero de Bajamar, cuyos tonelajes oscilaron entre 20 y 62 toneladas: *Breñusca* (1942), *María Carmen* (1943), *Estrella de Oro* (1944) y *Benaboare* (1948). Los tres primeros fueron dedicados a la pesca del salado y el cuarto, buque de esbelta línea marinera, fue primero empleado como yate personal, más tarde estuvo dedicado al cabotaje y en 1950 fue vendido y cruzó el Atlántico en uno de los viajes clandestinos de la emigración canaria a Venezuela.

<sup>30</sup> COLA BENÍTEZ, Luis. «Los alcaldes de Santa Cruz: apuntes históricos (136)». *La opinión de Tenerife* (Santa Cruz de Tenerife, 15 de mayo de 2008), p. 6.

en los bosques de la isla, de los que salió la madera para tantas quillas, armazones y arboladuras de barcos que cortaron la mar en sus viajes de ida y vuelta. La Real Sociedad Cosmológica, el Museo Insular y el Museo Naval de Santa Cruz de La Palma recogen una parte importante del acervo histórico insular y, con acendrado cuidado, se guardan reliquias de tiempos idos para siempre y también junto a las piedras armeras —testigos de hechos bélicos—, «incunables» de mérito indudable.

