

---

*NOTICIAS Y COMENTARIOS*

---

años antes en 1772, se había hecho la copia de las *Relaciones* que no le mostraron.

Ha de recordarse a este respecto el afán extremo del viajero por acopiar datos de todo tipo, incluso cita una actividad encuestadora del XVIII, aunque muy diferente por su finalidad fiscal como es el intento del marqués de la Ensenada, con Fernando VI, de contribución única, mediante la investigación correspondiente, pero murió el rey antes de realizarse la empresa; en realidad, como es sabido, se hizo en la corona de Castilla el llamado Catastro de Ensenada y, como dice Townsend, con Esquilache se consideró de nuevo la cuestión; se refiere luego al monto de las rentas provinciales e incluso al decreto de 1770, que no se llevó a la práctica.<sup>12</sup>

Dado el interés de nuestro viajero por esos temas, es fácil imaginar con qué afán hubiera consultado las *Relaciones*, especialmente la copia de la Academia, de tan clara caligrafía, durante su larga estancia en Madrid. Nos queda así la incógnita de los comentarios que hubieran sido, a no dudarlo, de mucho valor; pero al menos sí puede afirmarse, por ahora, el alto mérito de Townsend como el primer extranjero que conoció el Interrogatorio, y su noticia, la primera publicada.

Antonio LÓPEZ GÓMEZ

## **LA DESCRIPCIÓN GEOGRÁFICA DE LAS ISLAS CANARIAS DE ANTONIO RIVIERE**

En los últimos años, el Museo Militar Regional de Canarias, con su director y experto en cartografía, Juan Tous Meliá, al frente, ha hecho y continúa haciendo un enorme esfuerzo por localizar, estudiar y dar a conocer la cartografía canaria. Para ello ha organizado varias exposiciones de cartografía histórica de las islas y ha publicado hasta el momento tres importantes libros sobre el tema: *Las Palmas de Gran Canaria a través de la cartografía (1588-1899)*, *Tenerife a través de la cartografía*

---

<sup>12</sup> García Mercadal, *Op. cit.* p. 1.500.

(1588-1899) y *Descripción geográfica de las islas Canarias (1740-1743) de Antonio Riviere.*

Las tres obras forman parte de un ambicioso proyecto editorial que se inició con el estudio de la cartografía de las dos islas mayores, ha continuado con la obra de carácter general, dedicada a todo el archipiélago, a la que a continuación nos referiremos, y proseguirá con el estudio de la cartografía de las islas menores, de menor riqueza en cuanto a la cantidad de mapas y planos pero no por ello de menor interés. Y es precisamente en esa línea de trabajo en la que se enmarca el cuarto título de la serie que está a punto de ver la luz, dedicado a la cartografía de la isla de La Gomera.

El primer título de la serie permite acercarse a la evolución urbana y a la imagen de la ciudad de las Palmas a lo largo de tres siglos, al tiempo que seguir las vicisitudes de algunos de sus edificios y espacios más emblemáticos, como, por ejemplo, la catedral, la plaza de Santa Ana —espléndido ejemplar del urbanismo colonial y centro neurálgico de la ciudad—, sus barrios de Vegueta y Triana, así como de acontecimientos machacona y periódicamente repetidos: los ataques de corsarios holandeses, franceses e ingleses.

El segundo título —el dedicado a la cartografía tinerfeña— tiene un ámbito geográfico mayor, pues abarca toda la isla. Es interesante constatar un hecho importante, muy ligado a las necesidades defensivas frente a los ataques de corsarios y piratas, y es que el legado cartográfico de las distintas zonas de la isla está en correlación directa con la cercanía de las poblaciones a la costa. Así, por ejemplo, de La Orotava, Icod o Adeje, el material cartográfico es escaso y de interés menor. Excepción a esta norma es La Laguna, que, al ser capital de la isla hasta los inicios del siglo xx, presenta una cartografía abundante y de gran calidad e interés.

Especialmente significativa es la cartografía de Garachico, pues permite conocer la incidencia de una serie de hechos catastróficos que han marcado la historia de la ciudad y de su puerto, el «*porto principale della isola di Tenerife*», en palabras de Leonardo Torriani: la erupción del Teide de 1706, cuyas coladas de lava invadieron la villa y cegaron su magnífico puerto, los incendios de 1697 y 1709, el aluvión de San Dámaso de diciembre de 1645, que sepultó el barrio de los Morales, el temible «*mar de leva*», grandes olas que con cierta frecuencia azotan a esta población, una de las más castigadas del archipiélago.

Asimismo, es preciso dedicar una especial mención al capítulo que recoge los mapas de conjunto de la isla, pues permite analizar la evolución de la imagen de la misma desde la que se ha dado en llamar «primera imagen» de la isla, que es la que nos proporciona el mapa de Torriani (c. 1588) hasta la contenida en los ya muy precisos mapas del siglo XIX.

Las colecciones de mapas y planos reproducidas en esta obra y en la anterior permiten hacer un seguimiento de las técnicas cartográficas utilizadas en las distintas épocas, de los tipos de proyección, de las formas de representación del relieve, de los contornos y sondeos de las cartas, de los meridianos de origen, de las catástrofes naturales, de la evolución de los trazados urbanos, de los edificios más emblemáticos, de la ubicación y estado de las construcciones defensivas, de la situación y recorrido de veredas, caminos y carreteras, del nacimiento de nuevos núcleos de población, de la variada y rica toponimia isleña, entre otros muchos aspectos.

El último título publicado de la serie, el dedicado a la *Descripción geográfica de las islas Canarias* llevada a cabo por el ingeniero militar Antonio Riviere entre 1740 y 1743, supone un cambio en la perspectiva con que Tous Meliá se acerca a la cartografía canaria. Si, como hemos puesto de manifiesto, los trabajos anteriores se centraban en el estudio diacrónico de espacios muy concretos, Las Palmas de Gran Canaria y la isla de Tenerife, en éste acomete un estudio sincrónico y de conjunto de todo el archipiélago a mediados del siglo XVIII.

Para ello ha utilizado el material literario e iconográfico resultante de los trabajos llevados a cabo por la comisión de ingenieros militares que, entre 1740 y 1743, recorrió, cartografió y describió minuciosamente las siete islas. Y ése es precisamente uno de los grandes logros de esta obra, volver a reunir y publicar conjuntamente todo el corpus documental que nació como unidad: planos y descripciones geográficas.

La preocupación y los esfuerzos por el conocimiento del territorio es una de las constantes del siglo de las Luces y, en el marco de ese esfuerzo, es en el que se encuadran los trabajos llevados a cabo en Canarias por la comisión dirigida por el ingeniero militar Antonio Riviere.

El 23 de noviembre de 1738, Uztáriz, a la sazón Secretario de Estado, comunica al Marqués de Torrenueva, Secretario de Guerra, la resolución del rey de trasladar a Canarias a un grupo de oficiales con el encargo de «reconocer y informar del estado de las dependencias de su Ministerio en aquel destino». Y es que la Corte no parecía tener una idea cabal

de cómo eran y qué ocurría en aquellos lejanos territorios. La comisión destinada a solventar tal situación en realidad era un conjunto de tres comisiones: una de infantería, para la que se nombra a Joseph de Ando-naegui y a Manuel Garderas; otra de artillería, formada por Manuel Ga-yangos, Marcos Antonio Gigly y Lucas Díaz Cortés, quien finalmente no embarcaría hacia las islas, siendo sustituido por Sebastián de Reyna; y una tercera, de ingenieros, para la que se nombró a Antonio Riviere en calidad de director, a Francisco Lapierre Dupin, Manuel Hernández, Claudio de Lisle y Tomás Warluzel D'Hostel, a quienes ya encontramos en Tenerife en junio de 1740.

El objetivo de esta última comisión, que es la que a nosotros ahora nos interesa, era llevar a cabo el levantamiento de un mapa general de cada una de las siete islas, así como de planos de distintas ciudades, emplazamientos defensivos, costas, puertos, etc., acompañados de una amplia descripción geográfica de cada una de las islas. Para realizar la labor encomendada, nuestros ingenieros se regirán en todo momento por lo establecido en la *Real Ordenanza e Instrucción de Ingenieros*, de 1718, lo que conferirá una gran homogeneidad y calidad a todo el trabajo realizado.

La mencionada *Ordenanza* establecía que en los mapas debía aparecer siempre el norte en la parte superior y preferiblemente ser más anchos que altos, condición que cumplen todos los mapas de las islas que nos ha legado Riviere, salvo el de Lanzarote, que, por la disposición, forma y dimensiones de la isla, se aleja algo del formato establecido. Sin embargo, este último requisito no les es siempre fácil de cumplir a nuestros ingenieros en los planos de las fortificaciones y torres de vigilancia, por lo que, junto al recomendado, aparecen algunos otros formatos. Por su parte, en los planos de ciudades costeras, puertos y fondeaderos, situaron siempre el mar en la parte inferior y dieron prioridad, sobre la orientación, a que la costa fuera paralela al lado mayor.

Aspecto fundamental en cualquier mapa y plano es la escala, por lo que lo establecido al respecto era que, tras ser levantado el plano a la escala que el ingeniero considerase oportuna, debía reducirse «*precisamente para ponerle en limpio a una escala en que por cada pulgada del pie de Francia, se comprendan mil tuesas de terreno*». El legislador justifica la elección de esta escala porque «*siendo generales, y comunes en España, se obvian las dudas y confusiones que ocasionan las medidas particulares de cada provincia*». Y es que la va-

riedad de medidas en la España del Antiguo Régimen es uno de los aspectos más caóticos y constrictores de las relaciones comerciales y de comunicación entre los territorios. Dicha variedad, para las tierras y para el ámbito geográfico andaluz, ha sido estudiada con detalle por Amparo Ferrer y Arturo González, en su trabajo sobre *Las medidas de la tierra en Andalucía según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*, publicado por el Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria y Tabepress.

Para los mapas más generales, establecía también la legislación vigente que «*se proporcionaran e inscribieran en los mapas las cuatro escalas comunes de leguas Españolas, leguas Francesas y millas de Italia, y otra por varas Castellanas, debajo del principio sentado de que entran en un grado diez y siete leguas y media Españolas*».

Consecuentes con ello, los ingenieros de la comisión incluyeron en todos los planos la equivalencia de la escala utilizada con la escala gráfica en toesas, y en los mapas generales de las islas con las cuatro escalas: toesas, leguas de Francia, leguas de España y millas de Italia. El sistema de trabajo utilizado por la comisión para establecer las escalas parece que fue el siguiente: confeccionaron una semitoesa (0,9745 m), que se dividió en tres pies de Francia; éstos, a su vez, en doce pulgadas cada uno, y por último éstas en doce líneas. Esa varilla o regleta (semitoesa) es la que fue utilizada para medir las distintas escalas gráficas de cada uno de los mapas y planos. Así, por ejemplo, para el plano general de la isla de Tenerife, 5 pulgadas del pie de Francia comprendieron 5.000 toesas, que al pasar a la escala numérica dan 1:72.000, que es con la que se confeccionaron todos los mapas generales; los de los fondeaderos grandes lo fueron con 1:7.200, los medianos, con 1:3.600 y los de los pequeños, con 1:1.800. Para los planos utilizan también varias escalas: 1:576, 1:432, 1:288, 1:247, 1:216, 1:144 y 1:96.

Asimismo, todos los mapas y planos incorporan la toponimia de la zona y llevan cartela explicativa, tal y como establecía taxativamente la mencionada *Ordenanza*: los mapas y planos serán «*exactos en la explicación que pusieren al margen del plan, expresando por sus propios nombres, con letras o números, las puertas, baluartes, caminos y demás partes considerables y reparables de la fortificación y de la villa y contornos*». Al tiempo, el ingeniero debía asegurarse de la corrección del trazado, para lo cual, «*después de concluidos los planos en borrador, y antes de ponerlos en limpio, los purgará de los errores que*

*por inadvertencia pudieren haberse deslizado, reconociendo por segunda vez sus medidas y ángulos para obrar con toda satisfacción y seguridad de que están con la justificación posible», y de toda la información accesoria incluida en el plano, que es bastante más cuantiosa de lo que pudiera pensarse, pues, asimismo, se establece que «notarán atentamente el terreno en dos leguas al contorno de cada plaza, sus arrabales, lugares, aldeas, tierras labradas, llanuras, alturas, montes, bosques, caminos reales, sendas, ríos, puentes, vados, lagunas, desfiladeros y generalmente todo aquello que pueda conducir a la perfecta comprensión del terreno».*

Revisando los planos que elaboran Riviere y los ingenieros de la comisión, se pueden observar datos interesantes a este respecto, por ejemplo, en los dos de Santa Cruz se identifican huertos y jardines; en el de Garachico, se distinguen los cultivos de viña, las huertas y los bosques; en el de Las Palmas, los arenales y huertos; en el de Tazacorte, la caña dulce, etcétera.

Respecto al levantamiento de puertos y fondeaderos, aspecto tan importante en esta comisión, la *Instrucción* señala que los ingenieros «pondrán particular atención en levantar y representar el puerto y costa inmediata con todas sus circunstancias de castillos, fuertes, atalayas, torres, etc., que sirven para su seguridad y resguardo: señalarán las mareas altas y bajas, los bancos de arena, escollos o peñas cubiertas y descubiertas que en su entrada y costa próxima fueren sabidas y conocidas», asimismo «representarán con particular primor su muelle y cómo en él cargan y descargan las mercancías y otros géneros».

Como era de esperar, en este aspecto fue muy minucioso y exacto el trabajo realizado por el equipo de ingenieros dirigido por Riviere en los planos de los puertos y fondeaderos de la Orotava, Garachico y Candelaria, en la isla de Tenerife; del muelle de Santa Cruz de La Palma, los fondeaderos de Tazacorte y Puerto de Naos, en la isla de La Palma; los puertos de la Luz y del Arrecife de la Palmas y el puerto de Gando, en Gran Canaria; el puerto de Naos, en Lanzarote, y el de San Sebastián, en la Gomera.

Dentro de este mismo capítulo, se establecía también que los ingenieros harían «sondear con particular y verificado modo la profundidad del agua dentro de puerto a su entrada, bahía y costas vecinas, informándose si son seguros los puertos y con qué vientos se puede entrar, estar y salir de ellos cómodamente; qué género de embarcaciones

*son más a propósito para frecuentar cada uno de los puertos y costas, que levanten; qué cantidad y calidad de estas embarcaciones hay en ellos». Cumplir adecuadamente con lo establecido en este capítulo debió resultar bastante complejo y penoso a los miembros de la comisión, no sólo por el trabajo a realizar, sino también por las reticencias que encontró Riviere para que le fuesen proporcionadas lanchas para el sondeo, de lo que se quejaba amargamente en una carta dirigida al Secretario de Guerra, el marqués de Torrenueva.*

Paralelamente al levantamiento cartográfico, la *Instrucción* establece que los ingenieros habrán de confeccionar la descripción del territorio, recabando datos de muy distinto tipo, según una serie de criterios:

- población: *«notarán el número de familias de cada ciudad, villa o lugar, como también el número de personas de que conste cada una, con distinción de hombres, mugeres, mozos desde la edad de diez y ocho en adelante y gente de ambos sexos que no llegaren a los diez y ocho años, haciendo distinción también de las familias que se compusieren de jornaleros»;*
- edificios: *«las casas que hubiere en la población»;*
- religiosos: *«el número y consistencia de las abadías, conventos, parroquias y eclesiásticos y número de religiosos y religiosas que hubiere en cada comunidad y sus rentas»;*
- posibilidades agropecuarias: *«describirán exacta y curiosa-mente todo lo que observaren de la calidad del país, sus frutos, ganados y otras cosas de que abundare o careciere»;*
- montes: *«reconocerán y notarán con particular atención los bosques, alamedas y otros plantíos de árboles, cuyas maderas fueren a propósito para fábrica y arboladura de navíos y otros usos de Marina, en los parages en que estuvieren muy distantes de las costas, como también para afustages o cureñas, y otras máquinas de artillería, informándose si los tales bosques pertenecen a Mí, o a comunidades o a particulares»;*
- industrias: *«harán, asimismo, mención en estas relaciones de los lugares y parages donde hubiere fábricas de paños, sedas, lienzos y otros texidos, como también las de papel, cristales, vidrio, jabón, cría de sedas y otras qualesquiera artes, industrias y oficios mecánicos propios de la cosecha y manufactura del país, y gente que se emplea en cada una de ella».*

Consciente el legislador de la dificultad de obtener tal volumen de información y con la calidad y exactitud deseada sin el apoyo y la colaboración de las autoridades locales, establece que les han de dar «*los corregidores y justicias las noticias y auxilio que necesitaren*» y que «*los capitanes generales y los demás cabos oficiales militares, los intendentes de exércitos y provincias, los corregidores de partidos, ciudades y villas, los alcaldes y justicias de las villas y lugares, los alcaydes y demás oficiales y criados de mis casas reales, sitios y alcázares y todos los demás a quienes perteneciere, de cualquier calidad y jurisdicción que sean, darán a los ingenieros todo el auxilio y asistencia que necesitaren para el más cumplido logro de desempeño de este encargo, subministrándoles también por sí, por otras personas bien informadas las noticias que hubieren menester*».

La colaboración prestada por las autoridades isleñas a Riviere en la obtención de datos fue desigual, variando de unas islas a otras: en Tenerife parece que ni el Comandante general ni el «*Ministro de hacienda*» le proporcionaron información alguna, mientras que sí lo hicieron las parroquias, conventos, colegios, etc., con cuyos datos Riviere pudo elaborar un censo muy completo de la población tinerfeña. También obtuvo información muy valiosa, amplia y exacta sobre la producción y comercio del vino en la isla. En Gran Canaria parece que todo fue más fácil que en Tenerife, mientras que en La Palma y en las islas de señorío las dificultades fueron todavía mayores que en Tenerife.

Pero, a pesar de ello, el resultado final de los trabajos de la comisión son 76 magníficos mapas y planos —de los que sólo uno se ha perdido, el general de la isla de Gran Canaria— y las descripciones de las siete islas que nos proporcionan hoy una interesantísima información sobre la población del archipiélago, que Riviere evalúa en 147.215 personas que equivalen a 31.654 vecinos, los bosques, las salinas, los aprovechamientos agrarios, la ganadería, la pesca, la industria, el tráfico comercial e incluso la alimentación de los isleños, que tilda de muy pobre, «*a base de harina de cebada o de millo (maíz) tostada, mojada en agua, que llaman gofio*», llegando a afirmar, referido en concreto a los tinerfeños, que «*ai pocos de ellos que puedan comer carne una bez al mes*».

A mayor abundamiento, además de las descripciones elaboradas por Antonio Riviere y su equipo y todos los mapas, Tous Meliá ha incluido también en esta publicación la transcripción de los aspectos geográficos recogidos en las *Constituciones Sinodales* (1731-34) del



obispo Dávila y Cárdenas y las de la obra que Pedro Agustín del Castillo y Ruiz de Vergara presentara en 1739 al futuro Fernando VI, por entonces todavía Príncipe de Asturias. Con ello proporciona al lector una visión amplia, comprensiva y contrastada del territorio canario y sus gentes a mediados del siglo XVIII.

Hemos dedicado unas páginas al trabajo de la comisión, dediquemos, finalmente, unas sucintas líneas a sus miembros, sobre los que Tous Meliá aporta interesante información, siguiendo la línea de trabajo que iniciara H. Capel con *Los Ingenieros Militares en España. Siglo XVIII*.

Antonio Riviere, a cuyo cargo está la comisión, era posiblemente de origen francés, y debió nacer hacia 1690, muriendo en 1743. Ingresa en el ejército en 1707 y recibe el nombramiento de ingeniero extraordinario en 1721. Trabaja en la Seo de Urgel, en Longon, en Italia y, a su vuelta a España, en Barcelona, pasando desde ahí a Canarias. Trasladado en el otoño de 1743 al Reino de Granada, muere en diciembre de ese mismo año.

Francisco Lapierre Dupin es francés, nacido en Lyon entre 1685 y 1690. Había ingresado en el ejército en 1705, y en 1724 asiste como alumno a la Academia de Matemáticas de Barcelona, donde destaca por sus excelentes dotes para el dibujo. Pasa después destinado a Andalucía y posteriormente a Aragón, Cartagena y Sicilia, y a su vuelta, en 1736, queda destinado en Barcelona, desde donde pasa a Canarias en 1740, permaneciendo en las islas 17 años, hasta 1758 en que se le traslada a Andalucía.

Manuel Hernández estudia en la Academia de Matemáticas de Barcelona, trabaja en Málaga y Navarra, y desde aquí pasa a Canarias. Durante sus trabajos con la comisión midió la altura de Teide, que fijó en 2.658  $\frac{3}{4}$  toesas. Acabados los trabajos de la comisión permanece en Canarias hasta 1750, ocupado en los reparos y construcción de varios puestos defensivos, cuando se le destina a América, donde pasa por diferentes destinos en Cartagena de Indias, Santa Marta, Portobelo, Chagres, etc. En 1772 vuelve a España. En opinión de Tous Meliá, Hernández es uno de los mejores ingenieros del siglo, como ponen de manifiesto los trabajos desarrollados durante su estancia en el Nuevo Mundo.

Claudio de Lisle debió estudiar también en la Escuela de Matemáticas de Barcelona, desde donde pasa a Italia. A su vuelta es destinado a Cataluña y de ahí a Canarias. Muere en Fuerteventura en junio de 1743, cuando está a punto de concluir la comisión.

Tomás Warluzel D'Hostel, de origen belga, debió de estudiar también en la Academia de Matemáticas de Barcelona. Destinado primero en Cataluña, pasa a Canarias para la comisión, y en 1744 lo encontramos ya trabajando en el Reino de Granada, concretamente en Málaga.

Para concluir, señalar que la edición, tanto de este libro como de los dos anteriores, es acorde con la calidad y tipología de sus contenidos. Constituye un acierto indudable la elección de los tamaños a los que se han reproducido los planos y mapas y la gran calidad de esas reproducciones, que permiten apreciar hasta los más mínimos detalles de los mismos. Y es, asimismo, un gran acierto la disposición gráfica de los distintos bloques de información y el formato de libro elegido, más ancho que alto, muy adecuado al de los mapas generales de las islas y a los de las costas y ciudades, que son los de mayor interés desde el punto de vista de los estudios geográficos.

Concepción CAMARERO BULLÓN  
Universidad Autónoma de Madrid