

DE LOS VIAJEROS BRITÁNICOS A CANARIAS A LO LARGO DE LA HISTORIA

RELATIVE TO VISITS PAID BY BRITISH TRAVELLERS TO THE CANARY ISLANDS

Nicolás González Lemus*

Recibido: 6 de junio de 2011

Aceptado: 24 de octubre de 2011

Resumen: Ningún lugar de la tierra ha sido visitado tanto por tantos viajeros como las Islas Canarias. Exploradores, naturalistas, capitanes y hombres de mar británicos han estado en ellas de viaje, comercio o turismo. Muchos de ellos dejaron testimonio por escrito: bien a través de diarios, de crónicas o de narraciones, que constituyen una documentación privilegiada sobre lo exóticas y encantadoras que son las islas. Ocuparon muchas páginas en los relatos de viaje en lengua inglesa. También los residentes difundieron las excelencias climáticas y riqueza de su tierra. Vamos a analizar de una manera sucinta cómo fueron esas relaciones a través de la historia de ambos territorios, para así conocer su alcance e importancia, en especial en lo relativo a los

Abstract: No other place on earth has been visited by so many travellers as the Canary Islands. Explorers, naturalists, captains of commerce and of the seas have been welcomed there as well as many, many tourists. The impressions left by their visits have been recorded in documents, books, diaries and fictional accounts, these provide a privileged view of the exotic charms of the Islands, much of it in English. Long term residents have also spread information of the benign climate and the riches of the land. We intend to analyse, succinctly, the relations between Spain and Great Britain during recent history, especially the effect upon maritime voyages. The many written texts and commentaries will not all be discussed but it is hoped to in-

* Profesor de Historia Económica del Turismo en Canarias. Escuela Universitaria de Turismo Iriarte. Universidad de La Laguna, C/ Suecia 38300 La Orotava. Tenerife. España. Teléfono: +34 922 33 23 90; correo electrónico: musle@nicolasgumus.es.

viajes marítimos. No se trata de exponer los muchos textos escritos ni de comentar a todos los viajeros que visitaron las islas, sino de detenernos en los más distinguidos, aunque al final se da una lista de los más destacados que visitaron el archipiélago.

Palabras clave: Vino, viajero, expediciones, navegantes, británico, inglés, Teide, Canarias, África, América.

clude the most outstanding. At the conclusion, a list of the travellers to the archipelago considered to be the most distinguished will be included.

Key words: Wine, voyager, expeditions, navigators, British, English, the Teide, the Canary Islands, Africa, America.

1. FUENTES Y METODOLOGÍA

El presente estudio sobre los viajeros ingleses a las Islas Canarias se ha realizado sobre las narrativas originales de muchos viajeros y las tempranas fuentes británicas de destacados decanos de la literatura de viaje de todos los tiempos conservados en la *British Library* de Londres. En primer lugar nos referimos a Richard Hakluyt, primer profesor de Geografía moderna en la Universidad de Oxford. En 1589 apareció en Londres la primera edición de uno de los textos fundacionales de la literatura de viajes, *Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation, made by Sea or over Land, to the most remote and farthest distant Quarters of the earth at any time within the compasse of these 1600 yeeres* (1552-1616). La fuente de información más exhaustiva de los inicios de la exploración, el comercio y la navegación de ingleses y franceses, y donde recoge las visitas a las islas de los primeros viajeros.

Richard Hakluyt dejó tras su muerte una larga colección de manuscritos de viajes que cayeron en las manos de otro clérigo, fascinado también con los nuevos descubrimientos del momento, Samuel Purchas (1577-1626), quien añadió muchos más viajeros, incluyendo a holandeses, españoles y portugueses, además de los ingleses. Resultado de su obra monumental de la literatura de viaje fue *Hakluytus Posthumus or Purchas His Pilgrimes; Contayning a History of the World, in Sea Voyages and Lande Travells, by Englishmen and Others, in Five Bookes*, publicado en 4 volúmenes en Londres en el año 1625, y posteriormente en 20 volúmenes entre los años 1905-1907.

Se ha usado a otros autores que continuaron los trabajos de Hakluyt y Purchas en los siglos posteriores. La monumental *A new general collection of voyages and travels: Consisting of the most Esteemed Relations which have been hitherto published in any language; comprehending everything remarkable in its kind in Europe, Asia, Africa and America* de Thomas Astley, en 4 volúmenes, publicado en Londres en 1745; y la otra monumental obra de la literatura de viaje inglesa, *A General History and Collection of Voyages and Travels - Arranged in Systematic Order: Forming a Complete History of the Origin and Progress of Navigation, Discovery, and Commerce, by Sea and Land, from the Earliest Ages to the Present Time*, por Robert Kerr, en 18 volúmenes, publicado en Londres entre los años 1811-1824.

También se contó con el apoyo bibliográfico de las fuentes canarias en el marco de las relaciones anglo-canarias, sobre todo en la obra Antonio Rumeu de Armas titulada *Piratería y ataques navales contra las Islas Canarias*, cuya segunda edición (1991), *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*, en cinco volúmenes, una fuente imprescindible de la historia moderna de las islas.

Sin embargo, los ingleses no han continuado con el estudio del viaje en lo sucesivo, en la Inglaterra victoriana. Se han realizado monografías aisladas, pero incluso así ninguna referente a Canarias. La continuación de la recopilación de viajeros ingleses a las islas han sido realizadas por José Luis García Pérez, *Viajeros ingleses en las Islas Canarias*, publicado por Caja de Ahorros de Santa Cruz de Tenerife (1988) y Nicolás González Lemus, *Viajeros victorianos en Canarias*, publicado por el Cabil-do Insular de Gran Canaria (1998).

Las pocas narrativas originales que se muestran a lo largo del presente trabajo han sido traducidas por primera vez por el autor.

2. LOS INICIOS

En un principio se viajaba a las islas pura y simplemente por razones comerciales, sobre todo para la adquisición de la orquilla, utilizada en los tintes, del azúcar y a renglón seguido el vino, en especial su principal variedad: la malvasía.

Tenerife fue la principal productora en cantidad y calidad con destino a Europa, no solo de malvasía, sino también de vidueño —más flojo, de peor calidad y menor graduación— que tenía salida para las Indias españolas (América), sin menospreciar los vinos de La Palma, especialmente los producidos en la banda oriental, aunque no de tanta exquisitez, pero con demanda en ambos lados del Atlántico; y por último, los de Gran Canaria, que eran los peores. Las principales zonas de viñedos en Tenerife eran Buenavista, la comarca de Daute, el valle de La Orotava, Tegueste y especialmente San Juan de la Rambla, que era donde se producía el mejor vino de la isla. Según William Dampier (1698), los vinos de Tenerife eran los mejores del mundo. En Gran Canaria destacaban los viñedos de Telde y en La Palma las mejores cepas se encontraban en Las Breñas¹.

Favorecidos por las buenas relaciones entre España e Inglaterra, los ingleses tuvieron el derecho de ejercer el comercio en todos los dominios españoles, incluidas las Canarias, en tanto que lo dirigieran, como los mismos españoles, a través de Sevilla y respetaran las regulaciones que imponía la Casa de Contratación, creada en 1503. Ya en 1508 se autorizó a los mercaderes a comprar en Canarias y llevar a las Indias todo tipo de productos no prohibidos por la Corona, aunque, al amparo de la permisibilidad, practicaron el contrabando². A partir de entonces, comenzó la presencia inglesa en las islas, sobre todo de bristonianos, londinenses y comerciantes del sur de Inglaterra, a la vez que viajeros ingleses comienzan a frecuentar Canarias por razones comerciales. Cargaban sus barcos con manufacturas (ropa de varias clases y de diferentes colores, bramantes, jabones y otras mercancías) para venderlas en las costas de Berbería y en los puertos isleños, y, a su vez, regresaban con azúcar, pieles de cabrito y orchilla, muy abundante en La Gomera, El Hierro y Fuerteventura; y posteriormente también mucho vino.

¹ DAMPIER (1927), p. 38.

² Para mayor información véase de LORENZO CÁCERES (1941); PERAZA DE AYALA (1950), pp. 199-244 y 339-383 y (1988); y BETHÉNCOURT MASSIEU (1991).

La llegada a Andalucía de oro, plata, perlas, piedras preciosas, azúcar, cueros y otras valiosas mercancías procedentes de América determinó que los ingleses se dirigieran al continente americano en estos primeros años del teatro de expansión comercial europea, según el viajero Robert Tomson (1555)³. El propio Robert Tomson se dirigió a Sevilla para, con un comerciante inglés llamado John Fields, trasladarse a Nueva España (México) con el fin de emprender la empresa comercial en tierras mexicanas. Narra su estancia en Canarias y los problemas con la Inquisición en Nueva España en esos primeros años de 1550, cuando el Tribunal aún se hallaba a 20 años de ser establecido formalmente en México. Las mismas razones llevarían a Henry Hawks, John Chilton o Roger Bodenham, quien al parecer era un mercader importante dentro del grupo anglo-español que actuaba en Sevilla, y produjo un documento escueto en el que prácticamente solo hace mención específica de la importante producción de tintes en Nueva España.

También eran los años en que se realizaba un lucrativo comercio en la costa africana y las islas por ser un punto clave en el camino hacia Guinea. Las Canarias se convirtieron en centro de aguada y aprovisionamiento para muchos comerciantes que desafiaron el dominio portugués en África, a pesar de que el viaje no era nada fácil, al contrario, peligroso, pero valía la pena por los pingües beneficios. El botín de John Lok cuando realizó el viaje a Guinea en octubre de 1554, incluía más de 400 libras de oro, 250 colmillos y algunos granos de Guinea de la región de Cestos, entre Costa de Marfil y Liberia. El oro fue probablemente el envío más grande que los hombres en particular habían traído alguna vez a un puerto inglés⁴. O el mismo realizado por William Towerson, también a Guinea, en septiembre de 1555. El comercio que efectuó en la costa africana fue un éxito, a pesar de que los bergantines portugueses los siguieron de un lugar a otro durante toda la travesía, advirtiéndoles a los nativos africanos que no deberían de negociar con los ingleses⁵. Pero los nativos negros se entendieron con los ingleses a través

³ HAKLUYT (1589), p. 580.

⁴ HAKLUYT (1600), p. 475 [BL. Shel. 208 h 11].

⁵ HAKLUYT (1600), p. 481 [BL. Shel. 208 h 11].

de señas y Towerson realizó el comercio desatendiendo las advertencias de los portugueses. El barco *Hind* obtuvo 18 onzas de oro. A veces, teniendo en cuenta el lugar y la actitud de los nativos, el comercio comenzaba con intercambio de cosas, de regalos, una táctica de los ingleses para ganarse su simpatía y así poder atraérselos y vender sus mercancías. Un día por la mañana el jefe de una tribu le trajo a los ingleses una cabra y dos grandes raíces —no se especifica de qué— y los ingleses les dieron entre otras cosas una botella de vino malvasía. Al día siguiente el jefe volvió a pedirle más malvasía y Towerson pensó en cobrarlo, pero al final se lo regaló⁶. Valió la pena. Vendieron bastante tela, sábanas, cuchillos, dedales y cofres, a cambio los ingleses obtuvieron una buena cantidad de oro. No todos tenían la misma suerte. En 1553 Thomas Wyndham encontró la muerte en su tercera expedición a Guinea.

En este contexto deben enmarcarse las visitas de John Hawkins a Tenerife a partir de 1562 para entrevistarse con el comerciante isleño Pedro de Ponte y Vergara, primer alcalde de Adeje, teniendo como asunto de fondo el comercio de esclavos⁷. Su hijo, Richard Hawkins, fue uno de sus más destacados pupilos de su primo Francis Drake, que capitaneó un buque real en la batalla contra la Gran Armada en 1588.

El texto de Richard Hawkins es de gran interés. Afirma en su diario de viaje que las islas poseen abundante vino, azúcar, conservas, orchilla, brea, hierro y otras mercancías; también existe un mercado de ganado y granos, pero cierto gusano llamado el gorgojo, se alimenta de él y al hacerlo, reduce el grano a las cáscaras. La brea de las islas no se derrite bajo el sol, haciéndola la más adecuada para grandes trabajos en la construcción de barcos. Puede encontrarse agua en casi todas las islas. Según él, Tenerife está considerada como la isla más rica y tiene el mejor azúcar, y el vino de La Palma es el de mejor reputación. Señala Hawkins que por dos cosas son famosas las islas: la primera, el Pico de Tenerife, el cual es, «a mi juicio, el más alto que jamás haya visto, y hombres respetables, han dicho que lo habían divi-

⁶ *Ibidem*, p. 494.

⁷ Véase RUMEU DE ARMAS (1947).

sado desde más de cuarenta leguas de distancia; es como un pan de azúcar y está continuamente cubierto por nieve y situado en medio de un maravilloso valle, muy fértil y de clima templado que lo rodea y al ascender hacia la cima, el frío es tan grande que se vuelve insufrible, pero al bajar hacia los pueblos, el calor parece que se vuelve más extremo a medida que te aproximas a la costa». La segunda, el árbol de Garoé en El Hierro, sobre el que muchos han escrito y afirmado que «el goteo incesante desde sus hojas abastece a toda la isla, lo que no he visto, aunque he estado en la orilla de la isla y aquellos que lo han visto, me lo han contado de una manera diferente a lo que está escrito: este árbol está situado en el fondo de un valle, es perenne y posee anchas hojas y a su alrededor hay multitud de grandes pinos que lo sobrepasan, y según parece, fue plantado allí por la divina providencia para preservarlo del viento y del sol. Fuera de este valle se elevan todos los días vapores y brumas y por esta razón, el sol permanece oculto para hacer su trabajo por la altura de las montañas al sureste; estos vapores se convierten en humedad y cubren los árboles del valle y desde aquellos que sobrepasan a este árbol, caen las gotas sobre éste hasta sus hojas y desde aquí a su vez caen en un pozo excavado en la roca que los habitantes del lugar han hecho para contener el agua, con el cual las gentes y el ganado tienen un gran alivio, pero a veces llueve y los habitantes deben reservar el agua para el resto de los días en sus cisternas y tinajas, que es de donde ellos beben y con la que principalmente se mantienen».

Termina señalando que todas las islas son peligrosas para desembarcar por el oleaje oceánico que siempre es fuerte y requiere gran prudencia; por lo tanto recomienda que si no se tiene un motivo muy urgente, «es mejor que se dirija hacia el este o al oeste de estas islas, también para evitar las calmas que a veces arruinan 8 o 10 días de navegación y los contagios por el aumento de las temperaturas que van acompañados de la aparición de calentamientos que nosotros llamamos “fiebres de fuego”»⁸.

Pero el creciente poder imperial de España con la incorporación de Portugal a sus dominios en 1580, la guerra que se

⁸ HAWKINS (MDCCV), p. 738.

libraba en los Países Bajos, en que las Provincias Unidas libraban una lucha por la independencia de la Corona española, el mismo distanciamiento religioso y el monopolio de explotación económica establecido en los territorios españoles en las Indias Occidentales van a desencadenar la guerra abierta hispano-inglesa (1585-1604) con Felipe II e Isabel I al frente de ambas Coronas. Aparece la piratería inglesa y la guerra de los corsarios en el Caribe y en el resto de las aguas atlánticas. El objetivo: asaltar la Flota de Indias durante su regreso a la Península Ibérica. Las Islas Canarias también padecerían las consecuencias de la piratería; William Harper atacó en 1593 Lanzarote y Fuerteventura; Francis Drake visitó Santa Cruz de La Palma en 1585, produciéndose enfrentamientos; también Las Palmas de Gran Canaria los padecería con John Hawkins en 1595. Sin embargo, la auténtica piratería en el Atlántico se realizó en las Azores. Desde la guerra de 1585 hasta 1604 entre España e Inglaterra todas sus islas fueron un hervidero de piratas de su majestad la reina Isabel I. Jacob Whiddon en 1585, el conde de Cumberland, George Clifford, en 1589, Thomas Howard en 1591, Walter Raleigh en 1591 son algunos de los más destacados que actuaron en el archipiélago de las Azores.

2.1. *Walter Raleigh en las Islas Canarias*

En la medida en que algunos historiadores incurren en algunos errores sobre la presencia en las Canarias de Walter Raleigh creo necesario tratarlo con más detenimiento. Se suele afirmar que Raleigh atacó las islas cuando realizó el viaje a la Guayana en febrero de 1595. El 17 de febrero llegó a Fuerteventura Raleigh, donde permaneció unos dos o tres días para abastecerse de carne fresca⁹. Según el profesor Rumeu de Armas, la carne fue robada, adquirida por la fuerza, con violencia. Afirma que primero llegó a Tenerife, «donde estuvo merodeando por la isla, uno de cuyos puertos atacó en circunstancias oscuras y que no bastándole estos atropellos se dirigió a la isla de Fuerteventura» y siguiendo el relato de A. T. Thomson, «porque la juz-

⁹ RALEIGH (1913), p. 11.

gaba una de las más indefensas, y desembarcó en un paraje ignorado de la misma, donde hizo aguada, robó ganado suficiente para abastecer la flota y cargó por la fuerza con otras vituallas»¹⁰. Y continúa, ahora siguiendo a Edmond Gosse, «no contento con tantas tropelías», el 20 de febrero capturó en una de las caletas de Fuerteventura dos navíos allí apostados: uno español cargado de armas de fuego (de seguro para las milicias de las islas) y otro flamenco con un importante cargamento de vinos del país¹¹.

Dado el estado de guerra que tenía enfrentado a Inglaterra y España no era extraño que se hubieran producido enfrentamientos. Sin embargo, parece algo sorprendente la ruta tomada por Raleigh, según el profesor Rumeu de Armas. Los barcos que se dirigían hacia el sur se encontraban primero con Lanzarote y Fuerteventura y desde aquí se dirigían más al sur para luego desviarse a Tenerife. Era impensable llegar a Tenerife y luego volver hacia atrás para subir a Fuerteventura. La propia narración de Raleigh así lo atestigua:

*El jueves 6 de febrero del año 1595 salimos de Inglaterra y al domingo siguiente teníamos a la vista el Cabo Norte de España y los vientos la mayor parte de la travesía nos eran favorables. Pasamos los Burlings y la roca y no dirigimos directo a las Canarias. El 17 del mismo mes llegamos a Fuerteventura, donde permanecemos dos o tres días y adquirimos carne fresca. Desde aquí costeamos Gran Canaria y nos dirigimos a Tenerife. Permanecemos allí por el Lion's Welp, el barco de nuestro lord, por el capitán Amyas Preston y el resto. Sin embargo, después de una espera de siete u ocho días, vimos que como ellos no aparecían nos dirigimos a Trinidad. Llegamos el 22 de marzo y anclamos en Puerto Curapian, al que los españoles llaman Punto de Gallo*¹².

También resulta sorprendente que haya estado esperando en Tenerife tranquilamente por los barcos rezagados sin haber sido molestado, represariado, inmovilizado o «detenido». Pocos días después de partir de Tenerife, llegó el resto de los navíos a la isla de Trinidad y allí estaba ahora la flota completa.

¹⁰ THOMSON (1880), p. 102 [Ref. RUMEU DE ARMAS (1991), vol. II, 2ª serie, p. 661].

¹¹ GOSSE (1886), p. 67 [Ref. RUMEU DE ARMAS, *Ibidem*].

¹² RALEIGH (1913), p. 11.

El viaje a la Guayana (al que él llama *Guiana*) en busca de *El Dorado*, narrado por él mismo en su libro *The Discovery of Guiana*, según algunos autores anglosajones, el más brillante de los libros de viaje isabelino tanto por su narrativa como por su contenido. De una manera espléndida relata su viaje con todo detalle de interés geopolítico de la zona, además hacer un retrato de la sociedad colonial.

Raleigh contó con dos distinguidos piratas para su travesía: Amyas Preston y George Sommers. Además de Preston y Sommers, también iban los capitanes William Prowse, un pirata que había robado barcos de vinos españoles en 1590 y causado otros perjuicios¹³, y Robert Davie, encargado de narrar el viaje¹⁴.

Preston y Sommers no se trataba de unos cualquiera. El almirante y pirata inglés Amyas Preston, herido en la batalla contra la Armada Española en 1588, había acompañado al conde de Cumberland a las Azores en 1589, y, por su parte, Sommers era un marino experto que había capitaneado el *Lion* en una expedición que había realizado George Raymond a Canarias en 1584. Ya en 1589, con su gran amigo Amyas Preston, habían tomado dos barcos de guerra en las Azores en una aventura pirática en la que se embolsaron £ 30.000.

Por el texto original redactado por Robert Davie, que le facilitó a Hakluyt el informe del viaje, parece que no hubo saqueo ni enfrentamiento en las islas. Sommers y tres buques más se encontraban en Gran Canaria y que llegaron mucho más tarde de lo previsto:

Por tanto, continuamos nuestro viaje en el Derling, avistamos las Islas Canarias el 6 de abril, y el ocho del mismo mes, repostamos agua el lado sureste de Gran Canaria. Allí, nos encontramos con el capitán Sommers y su pinaza y tres buques de Hampton en uno de los cuales se hallaba el capitán Willis. El 9 de abril, partimos juntos rumbo a Tenerife en busca del capitán Preston, cerca de la isla, el 9 de abril por la noche, subí a bordo del barco del capitán Sommers. El 10 por la mañana, partimos nuestra verga mayor mientras nos acercábamos a Tenerife y el mismo día al caer la noche, anclamos por la costa sur de la isla. Allí, me hice a tierra

¹³ ROGOZINSKI (1995), p. 269.

¹⁴ HAKLUYT (1600), p. 579.

con un bote y encontramos a 3 o 4 barcas de pesca de las que rescatamos a una de ellas, el resto zozobró. Aquí nos quedamos para reparar la verga hasta el 11 por la noche, entonces partimos para buscar al capitán Amyas Preston y estando cerca de La Gomera, el día 12, lo encontramos. Luego, pensamos en desembarcar en La Gomera, pero el viento soplaba con tal fuerza que no pudimos, así que partimos juntos con alegría, el 13 de abril rumbo a las Indias Occidentales.

Pero más tarde Raleigh visitó de nuevo la Guayana. Una vez Isabel I fallece y llega al trono Jacobo I en 1603, Raleigh fue acusado de participar en una conspiración contra el rey, pues era partidario de seguir la guerra contra España. Entonces se había organizado un complot católico contra el rey, conocido como *Bye Plot*, a cuyo frente estaba el sacerdote William Watson, y Raleigh es acusado de participar en él por su enemigo *lord Cobham*. Era totalmente falso. Sin embargo, fue encarcelado 12 años (1604-1616) en la Torre de Londres. Durante sus años de prisión Walter Raleigh redactó diversos escritos, entre ellos una *Historia del Mundo*, muy valorada en el fondo y en la forma.

Estando Raleigh en la Torre de Londres, Robert Cecil, primer conde de Salisbury, *Lord High Treasurer* y secretario de Estado, hijo de William Cecil —primer barón de Burghley y primer secretario de Estado de Isabel I—, estaba muy interesado en la aventura de Guayana¹⁵. En 1611 envió a Thomas Roe a la zona para reconocer la situación del Orinoco. Por carta Roe le comunica al conde de Salisbury que Antonio de Berrio, el gobernador de Trinidad, estaba construyendo una nueva ciudad en Santo Tomé y piensa que iba muy lento en sus planes. Insinúa que el asentamiento podría fácilmente ser capturado y sometido, particularmente desde que había descontento dentro y una posibilidad de atraerse a los españoles mismos que están en contra¹⁶.

Estaba claro que la expedición tenía posibilidades y Robert Cecil sugirió a Walter Raleigh por su conocimiento de la zona. Pero Cecil murió en 1612 y su sucesor, Ralph Winwood, fue nombrado secretario de Estado. Era un antiespañol empedernido, lo que favoreció la designación de Raleigh. El 19 de marzo

¹⁵ EDWARDS (1988), p. 180.

¹⁶ *Ibidem*.

de 1616 se dio instrucciones al lugarteniente de la Torre de Londres para permitir la libertad de Walter Raleigh.

El profesor Rumeu de Armas, siguiendo el contenido de la correspondencia de Diego Sarmiento de Acuña, conde de Gondomar, embajador de España en Londres¹⁷, manifiesta la oposición del gobernador al proyecto. El conde de Gondomar hizo ver al rey de Inglaterra los peligros que para la amistad entre ambas naciones suponía una empresa dirigida a territorios que ya había descubierto y ocupado por España. El mismo Jacobo I se consideró obligado a dar explicaciones convincentes, en las cuales le aseguraba que si Walter Raleigh ofendiese «con un solo mirar de ojos a tierras o vasallos de dominio de Vuestra Majestad, aunque volviese con navíos cargados de oro, lo entregaría todo a Vuestra Majestad y a él y a los que le acompañasen con ello, para que los mandasen ahorcar en la Plaza de Madrid»¹⁸.

Comprobando entonces el conde de Gondomar que sus esfuerzos no eran suficientes para impedir la expedición, optó por obtener los mejores informes sobre la misma, transmitiendo a la corte española de una manera minuciosa: relación de los navíos, materiales que embarcaban, tripulaciones y probable derrotero, con objeto de que el rey y el Consejo de Indias pusiesen sobre aviso a las autoridades coloniales para que tomasen todas las medidas necesarias de precaución¹⁹. Según el profesor Rumeu de Armas, este aviso fue de gran eficacia, pues evitó toda sorpresa por parte de los españoles, ya que Raleigh era esperado en América en el momento de su arribo a la Guayana. El relato del viaje se haya en dos documentos redactados por el propio Walter Raleigh: *Journal* y *Apology*²⁰.

¹⁷ *Documentos inéditos para la Historia de España*, publicados por los señores duque de Alba, duque de Maura, conde de Gamazo, etc. Madrid, 1936, tomo I, p. 302 (correspondencia oficial de don Diego Sarmiento de Acuña, conde de Gondomar). Carta a Felipe II de 24 de junio de 1618 [RUMEU DE ARMAS (1991), tomo III, 1.ª Parte, p. 21].

¹⁸ RUMEU DE ARMAS (1991), tomo III, 1ª Parte, p. 21.

¹⁹ SERRANO Y SANZ (1902). «Las piraterías de Walter Raleigh en la Guayana (Documentos inéditos) 1616-1619», en *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, 6, vol. 6, p. 209 [Ref. RUMEU DE ARMAS, *Ibidem*].

²⁰ La *Apology* de Raleigh fue impreso por primera vez en 1650 en los *Judicious and select Essays and Observations* (Brushfield, pp. 135 and 218).

Journal es el auténtico reportaje de Raleigh sobre el viaje. Comienza cuando la flota deja Irlanda en agosto de 1617 y termina en febrero de 1618 cuando él recibe las noticias del fracaso en el encuentro de la mina de oro y la muerte de su hijo. El original se encuentra en la *British Library* (MS Cotton Titus VIII, fo. 162-75). Está transcrito por R. H. Schomburgk en la Hakluyt Society. Sobre esta versión se basó el estudio de Philip Edwards en 1988²¹ y que hemos utilizado en el presente acercamiento al texto original. Aquí Raleigh escribe, tipo diario de viaje, su estancia en Canarias.

El 17 de abril de 1617 zarpó la expedición de Plymouth. La integraban nada menos que 16 barcos. Los más importantes eran el *Destinito*, construido espacialmente para esta ocasión, el *Jason*, el *Encounter*, el *Inder* y el *Flying Joan*.

Cuando Raleigh llegó al archipiélago, lo primero que destaca es que los ingleses fueron considerados piratas turcos. A partir de entonces comienza Raleigh a narrar su llegada y estancia en las islas de Lanzarote, Gran Canaria y La Gomera. En algunas ocasiones no coinciden algunos hechos con los del profesor Rumeu de Armas. Él se basa en las fuentes de determinados autores ingleses²² y en el informe del conde de Gondomar basado en las declaraciones del desertor John Bailey²³. Este afirma que la primera de las islas que visitó Raleigh fue Gran Canaria, presentándose en el Puerto de la Luz con todo el aparato de sus 17 barcos y 2.000 hombres. Pero el gobernador, capitán Fernando Osorio, estaba totalmente preparado para hacerle frente, así que Raleigh en vista de las prevenciones de guerra que se habían tomado, decidió abandonar la isla y trasladarse a Lanzarote²⁴. Sin embargo, la versión que hace Raleigh en su diario de

El texto fue reeditado en 1751 con el título de *Works* de Raleigh. Luego Arthur Cayley reimprimió la *Antology* en su libro sobre la vida de Walter Raleigh en 1802. Más tarde Philip Bliss de los manuscritos del *British Museum*.

²¹ EDWARDS, *Op. cit.*, p. 192.

²² RODD (1901); GOSSE (1886); WHITEHAD (1854); CREIGTON (1902) y EDWARDS, E. (1868).

²³ *Documentos inéditos...* (correspondencia de Gondomar), tomo I, p. 115. Carta de don Diego Sarmiento de Acuña al rey de 22 de octubre de 1617.

²⁴ RUMEU DE ARMAS, *Op. cit.*, p. 24.

viaje es al revés, primero visitó Lanzarote y después Gran Canaria, y no fue a la capital Las Palmas, sino al sur de la isla.

Según Raleigh, llegó a Lanzarote el sábado 6 de septiembre de 1617. Por la noche se mantuvo en la rada y después entró. El domingo pudo echar ancla en la orilla desde donde pudo desembarcar para que sus hombres estiraran sus pies²⁵. La gente, temerosa de que fuesen la misma flota de los turcos que habían saqueado Puerto Santo, se armaron y se dirigieron a la orilla con una bandera blanca. El gobernador mostró interés en hablar con él, a lo que Raleigh accedió, llevando consigo al teniente Bradshaw, cada uno con su espada. El gobernador con uno de sus hombres, también armado, llegó a la explanada donde se encontraban los ingleses. Las tropas de uno y otro lado se mantuvieron a la misma distancia²⁶.

Después de saludarse, el primer deseo del gobernador era saber si eran cristianos o turcos y qué quería «en esta isla tan seca, pobre y habitada por moriscos». Raleigh le contestó que aunque había desembarcado a muchos hombres para refrescarlos, no era su intención invadir el territorio de un rey español, «ya que había recibido órdenes expresas de mi rey de todo lo contrario». Le dijo que solamente quería comprar carne fresca de la isla. «Para que no tuviera ninguna duda de qué nación veníamos le pedí que le preguntara a un barco inglés que estaba anclado al lado del nuestro²⁷ que habíamos encontrado comerciando con la gente de la isla. Había traído vino de Tenerife y estaba cargando maíz. El gobernador me pidió que escribiera lo que necesitaba para servirlo al día siguiente, prometiéndome que esa misma noche nos mandaría algunas ovejas y cabras»²⁸.

El lunes 8 de septiembre por la mañana le entregó la lista al comerciante compatriota para que la llevara al gobernador, donde le especificaba la cantidad de trigo, cabras, gallinas, ovejas y vino que necesitaba. Él debía fijar el precio del dinero en efec-

²⁵ Tuvo que haber sido en la amplia costa de Teguiise, entonces capital de la isla.

²⁶ RALEIGH (1617) [EDWARD, P. (1988), p. 198].

²⁷ El nombre del oficial era Reekes, que relató el evento cuando llegó a Inglaterra en diciembre.

²⁸ *Ibidem*, pp. 198-999.

tivo de los bienes del total acordado. Le prometió que ninguno de sus tripulantes entraría más de dos millas tierra adentro «ni ofendería a ninguno de los habitantes de la isla. No hubo incidentes. Pasamos el día haciendo ejercicios en la orilla». Al día siguiente el gobernador le envió una carta en español donde afirmaba que «le mandaría las provisiones el tercer día, el 11 de septiembre, y que las mandaría a través del comerciante inglés con dos representantes franceses para asegurarme de su confianza». Raleigh nunca creyó en sus palabras porque presentía que quería ganar tiempo para coger los bienes de la ciudad y llevarlos a la montaña a siete millas de ellos (12 km aproximadamente). La tripulación le presionó para que marcharan sobre la ciudad pero él sabía que eso irritaría a su majestad Jacobo I y se negó²⁹.

Cuando llegó el tercer día Raleigh le mandó una carta al gobernador a través del compatriota comerciante, recordándole su promesa y fe dada y «que si no estuviera seguro de que ofendería a mi soberano rey, sacaría a los moriscos de la ciudad por las orejas. Al mismo tiempo le entregué al comerciante inglés 20 chelines para que nos comprara algunas gallinas y otras cosas. Entonces recibimos la respuesta del gobernador. Nos contestó afirmando que éramos los mismos turcos que habíamos tomado y destruido Puerto Santo, por lo tanto mandaría su guardia vigilante. Que aunque éramos ingleses, afirmaba que si bajaba su guardia estaba seguro que yo sería colgado. Tomó el dinero del comerciante inglés y le dio una paliza por haber dado su consentimiento de comprar cosas para nosotros sin su permiso»³⁰.

A pesar de la respuesta negativa del gobernador no hubo incidente alguno entre los isleños y los ingleses. Esa misma noche levó anclas y se marchó a Gran Canaria. Ancló en la parte sur de la isla. Mandó un hombre pescador español de esa isla con una carta para el gobernador de todas las demás islas, ya que aquí estaba la comandancia suprema, con una copia de la carta que le había enviado al gobernador de Lanzarote, así como la carta que éste le contestó. Le aseguraba que no

²⁹ *Ibidem*, p. 200.

³⁰ *Ibidem*, p. 201.

tenía intención de invadir ninguna de estas islas ni ofender a ningún ciudadano de su majestad de España y que solo quería comprar agua y carne fresca con su dinero. Le pidió al gobernador «que tomara buena nota, que tenía órdenes concretas de mi señor rey que no tomara ni violentara ningún sitio que perteneciera al rey español. Le pedí que me contestara si había alguna orden dada al gobernador de Lanzarote para que no comerciara, sino que ofendiera de todas las maneras posibles. Y si él, siendo el Teniente el Rey de todas las Islas había dado tal orden semejante»³¹.

Mientras tanto, los ingleses fueron tierra adentro a buscar un poco de agua y la consiguieron, no sin dificultad. Pero los ingleses estaban desesperados por lo peligroso del tiempo caluroso reinante y la necesitaban con urgencia. Además, los tripulantes de todos sus barcos cayeron gravemente enfermos y algunos murieron (42 muertos en total). Fue una fiebre peligrosa que atacó a todos los tripulantes de la flota. Raleigh decidió quedarse un día más para esperar la respuesta del gobernador. Como estaba en tierra con algunos hombres estableció dos o tres centinelas, aunque dudaba de que la gente le fuera a atacar por sorpresa. Aquí se produjo el único incidente en las islas durante el viaje de Raleigh en 1617.

Al parecer un centinela inglés se separó del resto. Algunos isleños se acercaron escondidos detrás de la vegetación y por sorpresa le atacaron. «El disparo de nuestro mosquetero Smith, el ayudante del capitán Ferne, nos dio la alarma. Nuestro lancero cargó contra tres de ellos y recibió tres heridas. Se portó tan bien que mató a uno de ellos y recuperó la lanza. El capitán Thomas Thonburst, siendo un hombre valiente y activo, corrió a su rescate y con una pistola disparó a otro de ellos. El señor Hawton hirió al tercero. Los tres murieron en el lugar y el resto huyó»³².

En vista de lo ocurrido y al no recibir respuesta, Raleigh aprovecha las calmadas aguas reinantes y se dirige a La Gomera, isla en la que algunos de sus tripulantes le habían asegu-

³¹ *Ibidem*.

³² *Ibidem*, p. 202.

rado que había bastante agua. Al día siguiente llegaron a su puerto, para él el mejor de las Canarias. «Antes de echar anclas nos pegaron tiros desde las rocas. Nosotros para demostrar que también teníamos cañones, buen armamento, disparamos veinte veces». Aquí fueron las únicas muestras de armas. Considero necesario, por la importancia del texto, inédito para la historiografía española, exponer lo sucedido en La Gomera.

Caminaron en fila india. Después mandé un hombre español a tierra para hablar con el señor gobernador (el conde)³³ portando una carta que escribí. Le decía que no veníamos como los holandeses para saquear la ciudad ni quemar sus iglesias, como lo habían hecho en 1599 [Pieter Van der Does] sino por la necesidad de agua es la razón que me ha traído aquí. De todas maneras, ya que él había empezado los tiros primero, pedimos, por favor, que no continuaran con la violencia, y que nosotros nos habíamos contenidos porque solo queríamos agua.

El conde contestó por escrito de buena manera que les habían avisado desde otras islas que éramos los mismos turcos que habíamos tomado Puerto Santo. Que si no era así estaría encantado en ofrecernos sus servicios. Le contesté que había recibido esa información del morisco de Fuerteventura, pero para que él no tuviera ninguna duda le mandaré seis españoles más de Gran Canaria que habían sido rescatados en la costa africana en una pequeña barca. Ellos le aclararían que somos cristianos y vasallos del rey de Inglaterra que estábamos en perfecta unión y amistad con el rey de España.

Siendo así, llegamos al acuerdo de que sus 300 soldados y hombres podían estar tranquilos en sus trincheras y lugares llanos donde se encuentran establecidos, y también se les garantizan en sus reductos ocultos el uno sobre el otro. Me ratifiqué en mi fe cristiana y prometí poner en su tierra solo treinta marineros armados para tomar agua. También prometí que mis hombres no entrarían a las casas ni huertas.

Con este acuerdo mandé los botes a tierra con las barricadas, dejando en tierra dos marineros y cuatro para mantener el barco en la playa con dos cañones dirigidos y para mayor seguridad puse seis de mis buques con sus laterales hacia la ciudad, la cual hubiera podido destruirla en diez horas si se hubiera roto el acuerdo.

Por el canario que llevó mi carta al conde le mandé a la condesa seis finos pañuelos y seis pares de guantes y le escribí que si había

³³ Diego de Guzmán Ayala y Castillo [Ref. RUMEU DE ARMAS, *Op. cit.*, p. 33].

cualquier cosa que nuestra flota tuviera podía solicitarlo³⁴. Me contestó que su isla, pobre, abrupta no tenía nada que pudiera interesarnos. Y con su carta me mandó cuatro panes de azúcar y una cesta de limones que deseábamos muchísimo para nuestra maltrecha tripulación enferma. También mandó naranjas, una cesta de uvas granadas e higos. Estas cosas las agradecí mil veces más que mil coronas. Le entregué a sus sirvientes dos coronas a cada uno y contestando a su carta de la manera más amable posible y para responder a su hospitalidad le envié dos onzas de ámbar gris, una onza de un delicado extracto de ámbar, un gran vaso de agua rosa, una pintura excelente de María Magdalena, y una gola de encaje. Estos regalos fueron recibidos con muchos agradecimientos y reconocimientos. Y el sábado me mandó otra vez un zurrón de gofio de trigo y dos docenas de gordas gallinas, además de frutas.

Mientras tanto el viernes, el sábado y parte del domingo llenamos 240 pipas de agua y el domingo por la tarde noche levamos anclas sin ninguna ofensa dada como prueba ni recibida por lo más mínimo. Como testimonio, el conde mandó a bordo de mi barco su sacerdote con una carta para don Diego Sarmiento, embajador español en Inglaterra, dando fe de la nobleza de nuestro comportamiento y cuan justo fue nuestro trato con los habitantes de la isla³⁵.

Listo ya para largar velas entregamos al pescador canario su barca y entregamos otra pequeña con todas sus pertenencias y nos dirigimos desde La Gomera, el mismo domingo por la noche, justo dos semanas después de haber estado en estas islas, es decir catorce días³⁶.

Raleigh sabía a lo que se exponía si provocaba incidentes y desde el principio tuvo mucho cuidado. En Lanzarote precisamente, cuando el gobernador le dio de plazo para el suministro de las provisiones tres días, él sospechó de sus buenas intencio-

³⁴ Según el profesor Rumeu de Armas se trataba de María van Dalle, joven de Amberes de 21 años, que conocía a Raleigh de oídas y que tenía buena opinión de él. Para los historiadores ingleses era una «inglesa», cuyo padre pertenecía a una ilustre familia de Horn y su madre de Stafford, Inglaterra [Ref. RUMEU DE ARMAS, *Ibidem*, p. 32].

³⁵ El profesor Rumeu de Armas recoge la afirmación dada por los historiadores ingleses que aseguran que antes de partir Walter Raleigh suplicó a Diego de Guzmán que le entregase una carta dirigida a Diego Sarmiento de Acuña, embajador en Londres, en la que le hiciese contar su correcto comportamiento [Ref. RUMEU DE ARMAS, *Ibidem*, p. 37].

³⁶ RALEIGH (1617) [EDWARD P. (1988), pp. 199-203].

nes, pero cuando sus tripulantes le presionaron para marchar sobre la ciudad él se opuso porque sabía que eso irritaría a su rey. Lo mismo sucedió en Gran Canaria, donde un centinela fue atacado y contuvo al resto de sus hombres a responder en La Gomera. Aquí, antes de echar anclas, desde las rocas de la isla comenzaron los disparos y Raleigh respondió para demostrar que también tenían cañones y buen armamento, pero insistió que por favor no continuaran con la violencia que él solo había venido por agua.

Partió para Trinidad y allí los incidentes fueron muy graves. En Santo Tomé los ingleses recibieron un fuerte castigo, aunque Raleigh no participó porque padecía de fiebre y se encontraba muy débil. No importaba. Era el responsable de la expedición y fue el que pagó por el desaguisado. Cuando llega a Plymouth el 12 de junio de 1618 es arrestado y el 10 de agosto ingresa en la Torre de Londres por los incidentes en la Guayana, en los cuales él no participó activamente, pero era el responsable de la expedición y como tal tuvo que pagarla. El 15 de octubre el rey Jacobo I recibió una carta del rey de España, Felipe III, donde le pedía que le entregara a Raleigh para ahorcarle por su ataque contra Santo Tomé. Aunque el rey inglés rehusó acceder a esta demanda, ya no podía hacerse completamente el sordo ante las peticiones del embajador español, y concluyó, no obstante, que no había motivo para seguir aplazando la pena de muerte en Inglaterra. No prestó ninguna atención a los que pidieron clemencia, ni a las cartas de Raleigh narrando los hechos tal como fueron, ni a la opinión de que otros navegantes ingleses habían ocasionado mayores daños a España que ese asalto contra un remoto pueblo en Guayana. «Es nuestro placer solamente que se corte la cabeza al dicho *sir* Walter Raleigh», dijo el rey, lo que se cumplió el 29 de octubre de 1618, ante el malestar popular por la injusticia, pues la sentencia fue recibida con indignación por la población. Fue la muerte del último navegante isabelino.

Los relatos de Tomson, Hawks y los posteriores viajeros como los de Jop Hortop, John Oxenham, Lawrence Keymis, Walter Raleigh y muchos otros, como los escritos del mismo Richard Hakluyt alimentaron la hispanofobia en Inglaterra, potenciaron la consolidación de la *Leyenda Negra* en su país. En

sus relatos tendían, naturalmente, a quitar importancia a sus propias brutalidades u omitirlas y resaltaban la brutalidad española en sus dominios americanos y europeos.

No obstante, el archipiélago se había convertido en un centro de aguada y aprovisionamiento que apenas se vio alterado durante la guerra. Ello favoreció el paso de importantes expediciones, desde la primera travesía a la India realizada por una flota inglesa en 1591 al mando de George Raymond y James Lancaster³⁷, hasta los viajeros de las travesías atlánticas hacia Oriente y Occidente de las mayores compañías monopolistas que se formaron en los comienzos del siglo xvii (la *English West India Co.*, la *English East India Co.*, la *Dutch East India Co.*, la *Dutch West India Co.*, la *French East India Co.*, *Royal Company of Africa*, etc.).

Precisamente el primer viaje de la *English East India Co.* a la India estuvo en Tenerife. La flota estaba compuesta de cuatro grandes barcos: el *Dragon* de 600 toneladas, con 202 hombres, a cargo de James Lancaster; el *Rector*, de 300 toneladas, con 108 hombres, a cargo de John Middleton, vicealmirante; el *Ascension* de 250 toneladas, con 32 hombres, en el cual se encontraba William Brand, como principal gobernador; y el *Susan*, con 84 hombres y capitaneado por John Howard³⁸. La condujo James Lancaster, un marinero de origen noble, que desde muy joven fue enviado a Portugal para que aprendiera la lengua y la actividad comercial³⁹. Se enriqueció ejercitando el comercio en el país ibérico. Pero cuando Portugal pasa a depender de España (1580), abandonó el país y regresó a Inglaterra. Su experiencia marinera le sirvió para ser el comandante de un barco durante el ataque de Francis Drake a Cádiz en 1587, el *Edward Bonaventure*, que también había luchado contra la flota de la Gran Armada en 1588. Sin embargo, el viaje que Lancaster realizó en 1591 a las Indias Orientales fue el primero que hizo un inglés con fines comerciales⁴⁰. Le acompañó George

³⁷ NAVEGATIUM (MDCCV), p. 62.

³⁸ ASTLEY (1745), vol. I, p. 262.

³⁹ MILTON (1999), p. 44.

⁴⁰ El primer inglés que viajó a Oriente fue un jesuita, Thomas Stevens, natural de Oxfordshire. Pasó por Tenerife el 13 de abril de 1579, cuando se dirigía a Goa en calidad de misionero en una flota portuguesa.

Raymond, un marino pirata que había acompañado a Richard Grenville a Virginia en 1585 con su propio barco *Lion*, había participado con Francis Drake en el ataque a Cádiz en 1587, contra la Armada Española en 1588, y estuvo con George Sommers en 1589 en las Azores, asaltando la Flota de Indias.

La cuarta expedición de la *English East India Company* a Oriente en abril de 1608, comandada por Alexander Sharpey, ya establecida la paz entre Inglaterra y España también hizo escala en Gran Canaria. Tomó provisiones que consistían en vino, agua, naranjas, limones, pomelos, además de mermelada de membrillo, almendras garrapiñadas y pan blanco con matalahúva, que en las Islas se les llamaba *pan de monja*⁴¹. Es evidente que el pan, las almendras y la mermeladas pertenecían a la repostería elaborada en los conventos de monjas, pues los postres azucarados fue una de las características de la dieta culinaria de los conventos femeninos, como lo señaló George Glas cuando se refirió al incendio del convento de las catalinas de La Orotava de 1760⁴². La mermelada fue vendida a 12 peniques el medio quilo y las almendras a 3 chelines el barril. También solían comprar para sus travesías melones, pomelos, higos, almendras, naranjas, limones, dátiles, miel, cera, etc.

Fueron los años de las visitas de un buen número de viajeros que cruzaban el Atlántico desde el Reino Unido hasta nuestros puertos, donde los ingleses seguían comprando azúcar (aunque menos porque comenzaron con su producción en Jamaica), sangre de drago, orchilla y, sobre todo, vino. A su vez, traían gran cantidad de manufacturas y mercancías con gran demanda en las islas: ropa de lino, paños finos negros y grises, cintas estrechas para la costura, espadas, pistolas, cuchillos, peines, relojes y capas de caballeros. El comercio suponía un provechoso beneficio por la gran cantidad de manufacturas que los ingleses vendían en las islas a buen precio, comprando barato pipas de malvasía, lo cual les permitía la reventa en Gran Bretaña a precios moderados.

Entre los grandes navegantes del seiscientos se encuentra Edward Barlow, inglés nacido en Prestwick, un pueblo cerca de

⁴¹ KERR (1811-1824), vol. VIII, p. 314.

⁴² GLAS (1976), p. 167.

Mánchester, el 6 de marzo de 1642, miembro de la tripulación del navío *Nazeby*, buque que, cuando el 3 de mayo de 1660 Carlos II fue proclamado rey de Inglaterra, sería enviado a Holanda para traer al rey. Edward Barlow navegó en el primer barco que realizó un viaje comercial bajo licencia a Brasil, el *Queen Catherine*, tras otorgarse la libertad a los barcos ingleses de comerciar en los países y zonas de dominio portugués, como consecuencia del matrimonio de Carlos II de Inglaterra con Catalina de Braganza. Después de esta faceta de navegante, por otro lado indispensable en todo comerciante, en las primeras semanas de 1668 el marinero y un mercader londinense se embarcan para Canarias en el *Real Friendship* para comprar vino, justo dos años después de que Carlos II aplicara las barreras aduaneras a la entrada de vinos isleños en favor de los portugueses, sus nuevos socios. Volvería a viajar en 1670. Visitó las islas 6 veces.

También John Barbot, un agente general de la *Royal Company of Africa*, fundada en 1672, que hizo al menos dos viajes a la costa de África Occidental entre 1672 y 1682. Cuando estuvo en Tenerife en el mes de octubre de 1681, escribió que «La Palma era reconocida por su excelente vino transportado en su mayor parte a Gran Bretaña; El Hierro destaca por ser la isla por donde los franceses establecieron el primer meridiano y se encuentra un árbol que suministra agua a toda la isla; y Tenerife es famosa porque en ella está la montaña, El Pico, no solamente el más alto del mundo, sino por su forma de rapadura blanca, visible desde 45 leguas marinas [150 kilómetros]», es decir, alusión a los tres elementos simbólicos por los cuales las islas eran populares: el vino, el árbol Garoé y el Teide.

3. EL VIAJE EN LA GUERRA Y LA PAZ

Y el siglo xvii se va a cerrar con la visita de uno de los últimos corsarios en los mares, William Dampier, probablemente el viajero más notable de cuantos visitaron las islas en el seiscientos. El explorador inglés comenzó sus aventuras como filibustero y como tal, en compañía de bucaneros, saqueó entre 1680 y 1691 las costas del Imperio español en América. Pero, a pesar de

su actividad pirática, William Dampier fue uno de los más grandes exploradores del siglo XVII, además de un gran observador y naturalista. Sus observaciones recogidas en *El viaje alrededor del mundo* (1697) provocaron un enorme impacto en la sociedad europea del momento, considerándose por tal razón un precursor de los viajes científicos del siglo XVIII. Visitó Tenerife en enero de 1698. Recorrió la isla por la vertiente norte. William Dampier fue uno de los mejores cronistas de la sociedad canaria del momento.

Pero años después las islas recibirían las visitas de otros piratas de renombre, sobre todo a raíz la Guerra de Sucesión Española, conflicto internacional por la sucesión al trono de España tras la muerte de Carlos II, que duró desde 1701 hasta 1713, año en que España cede Gibraltar a Gran Bretaña en el Tratado de Utrech y se produjo la ocupación británica de Menorca en 1715. Nos referimos a John Jennings, que intentó invadir Santa Cruz de Tenerife en 1706 y fue repelido bravamente por la población; o el del más destacado pirata del momento, Woodes Rogers, cuando al mando de dos barcos, el *Duke*, de 320 toneladas, 30 cañones y 117 hombres de tripulación, capitaneado por el propio Rogers, y el segundo, el *Duchess*, de 260 toneladas, 26 cañones y 108 hombres de tripulación, al mando del capitán Stephen Courtney, asaltaron el 18 de septiembre de 1708 una barca, *Orotava*, de 25 toneladas, llevando a bordo a 45 pasajeros, entre ellos al padre guardián y tres frailes de compañía y carga general, con rumbo a Fuerteventura. Los barcos ingleses procedían de Bristol para dar la vuelta al mundo, que duraría de 1708 a 1711, pero por consejo del capitán Rogers pasaron primero por Canarias, para proveerse de aguardiente y vino para combatir el frío que habrían de encontrar al doblar el Cabo de Hornos⁴³.

Las pérdidas de las plazas de Gibraltar y Menorca en la guerra agravarían las relaciones entre las dos naciones y marcaría toda la política exterior de la Monarquía española con respecto a Gran Bretaña. España nunca renunció a los intentos de recuperar las dos plazas perdidas, aunque solo Menorca volvería a

⁴³ SANTIAGO (1944), pp. 157-172.

poder español en 1782. Las relaciones se tensarían bastante a lo largo de todo el siglo, pero apenas afectarían a las islas, porque tanto los dirigentes de la metrópoli como los locales sabían que se asfixiaría la economía del archipiélago canario, dada la enorme dependencia con Albión. Por ejemplo, cuando en el invierno de 1762 estalló de nuevo la guerra entre España e Inglaterra, Tenerife se hallaba en un estado de miseria por falta de productos de primera necesidad y víveres, por lo que la institución insular decidió recurrir al rey suplicándole permitiera algún comercio con las embarcaciones inglesas bajo bandera neutral para el suministro de los comestibles que necesitaban tan imperiosamente. El rey, atendió la solicitud de los isleños, e incluso permitió que se realizara el comercio con Inglaterra bajo bandera enemiga, y, sobre la marcha, encargó 6.000 fanegadas de trigo para las islas a bajo precio, siendo el resto del costo sufragado por la Hacienda Pública. Incluso, a medida que transcurría el siglo XVIII se fue formando una colonia anglo-irlandesa, pues las Islas Canarias seguían siendo un enclave geográfico de avituallamiento, donde se podía adquirir agua, frutas, verduras, bueyes, corderos, cerdos, aves de corral, pescado salado, y, sobre todo, vino, mucho más barato que en Madeira, e igual de barato el resto de sus víveres, por lo que necesitaba la venta de los mismos. En Santa Cruz y el Puerto de la Cruz se establecieron una buena colonia de comerciantes anglo-irlandeses encargados de las operaciones⁴⁴. Las importaciones de Irlanda consistían en muchos alimentos (carne vacuna, de cerdo, jamón york, lenguas, mantequilla, queso y pescadillas), cera de abeja, velas, lino, pieles. Las importaciones de Gran Bretaña consistían esencialmente en diferentes tipos de lana, sombreros, medias, lino en bruto, cajas de sardinas, arenque ahumado en escabeche, queso, cerveza fuerte, cidra, aros de hierro para barricas y cascos del vino, cubertería, mucho material de alfarería, material de ferretería, botellas y ocasionalmente trigo, centeno y harina; y se exportaba vino, orchilla, barrilla y seda natural.

Son los años del tímido comienzo de la aventura africana. Los europeos hasta entonces debían de contentarse con contac-

⁴⁴ Véase GUIMERÁ RAVINA (1885).

tos costeros con África, aunque bastante lucrativo con el comercio de esclavos, oro y marfil, pero a partir de la primera década del siglo XVIII comienzan los exploradores a intentar recorrer las regiones centrales, localizando ríos y montañas, catalogando la flora y la fauna, intentando entablar relaciones con los africanos, a pesar de lo peligroso que era la aventura. Uno de esos tempranos exploradores ingleses de los interiores del continente negro, Francis Moore, un factor durante cuatro años en Gambia —desde noviembre de 1730 hasta mayo de 1735— de la *Royal African Company*, la misma para la que trabajaba John Barbot, visitó La Palma en su viaje de ida en 1730.

Pero, el afán de curiosidad, conocimiento y especulación despertado en el Siglo de las Luces, acaparó la atención de la mayoría de los intelectuales de la sociedad, ya fuese oficial de marina, militar, religioso, botánico o astrónomo. Todos deseaban viajar, convertirse en exploradores para encontrar e investigar las plantas que descubrieran en tierras lejanas; para cartografiar el cielo y la tierra; o para resolver el enigma del origen del hombre y conocer el estado de las sociedades de los seres que habitan las tierras lejanas. Eran los momentos de la consolidación de los imperios. Las Coronas muestran una firme voluntad de orientar sus esfuerzos para la exploración geográfica por razones comerciales y políticas, incluso de prestigio.

La propia condición de lugar de aprovisionamiento de las islas, su exuberante vegetación, belleza paisajística y la presencia del Teide, auténtico reclamo romántico en el hombre ilustrado del siglo XVIII, hace que la mayoría de las expediciones británicas hicieron escala en Tenerife.

4. EL TEIDE EN EL ESCENARIO DE LA ILUSTRACIÓN

El Teide se había convertido desde tempranas fechas en auténtico atractivo entre los viajeros. Se prefería el aprovisionamiento en Tenerife por su buen vino, pero entonces se aprovechaba la ocasión para hacer una ascensión a la montaña más alta, según la creencia popular, y que servía de orientación a las naves en su ruta por el Atlántico Sur. A los primeros comercian-

tes afincados en Tenerife les debemos la realización de la primera excursión al Teide, en 1646 o 1650, según las fuentes. La realizó un grupo de mercaderes ingleses que vivían en el Puerto de la Cruz: Philips Ward, John Webber, John Cowling, Thomas Bridges, George Cove y un tal Clappham⁴⁵. La excursión al Teide de estos comerciantes la incorporó a la primera historia de la *Royal Society* de Londres, en 1667, Thomas Robert Sprat —que más tarde sería obispo de Rochester y deán de Westminster— justo cinco años después de la fundación de la sociedad por Orden Real de Carlos II. Los ingleses fueron los más interesados en visitar el Teide. También en la temprana fecha de 1687 un grupo formado por Edmond Smith, Thomas Byerly, Marck Proudfoot, Cornelio Awan y Samuel Woolston, entre otros, realizó una ascensión acompañados en esta ocasión por Bernardo Valois. El Teide era tan visitado por los ingleses, que el paraje situado a una cota de 2.977 metros de altitud del Teide, se bautizó como la «Estancia de los Ingleses», toponimia que hace referencia al obligado alto en el camino para seguir la ascensión hasta la cima del pico.

Sin embargo, es en el siglo XVIII cuando va a despertarse una auténtica pasión. En el siglo XVIII el estudio del Teide ocupó sesiones en la prestigiosa *Royal Society* de Londres. En 1715 con la excursión que hizo a la montaña J. J. Edens, pero sobre todo gracia a las ascensiones que hizo Thomas Heberden, médico y naturalista, miembro a su vez de la *Royal Society* de Londres, nacido en 1703⁴⁶. Llegó a Las Palmas de Gran Canaria en la década de los años treinta del siglo XVIII y estuvo preso en las cárceles de la Inquisición. Solicitó reducirse, lo cual terminó en una reprensión, pues de lo contrario, «hubiera sido, como mínimo, expulsado de las Islas»⁴⁷. En 1741 se trasladó desde Gran Canaria a Tenerife, permaneciendo siete años en La Orotava. Cuando Thomas Heberden abandonó Tenerife, se trasladó a Madeira y permaneció durante muchos años en la isla portuguesa ejerciendo la medicina, hasta su muerte en 1769. Allí se en-

⁴⁵ SPRAT (1667). Existe traducción del texto por MORALES LEZCANO, Víctor, en la *Revista de Historia*, 149-152 de los años 1965-66).

⁴⁶ HEBERDEN (1752), p. 353.

⁴⁷ FAJARDO SPÍNOLA (1977), p. 136.

contró con Joseph Bank, cuando este viajaba con James Cook en el *Endeavour*, el 30 de junio de 1768. Cuando Heberden residió en Tenerife hizo varias excursiones al Teide durante las cuales midió la altitud y recogió los minerales que tanto le habían llamado la atención, piedras de azufre y arcilla roja cubierta de sal, que luego se las envió a su hermano, el prestigioso médico de Londres William Heberden, que usó por primera vez el término médico «angina de pecho» en 1772. Las sales que se encontraban en el Teide eran alcalinas, pero se desconocía su composición química y William, en la medida en que no era químico pero estaba interesado en dilucidar los componentes químicos de las piedras que le había enviado su hermano desde Tenerife, se las entregó a su amigo Henry Cavendish, un prestigioso químico de entonces y descubridor del hidrógeno. Los experimentos realizados por Cavendish, junto con las piedras, los presentó William Heberden en una sesión de la *Royal Society* en 1765. Hecho que confirma la importancia las excursiones y exploraciones del Teide realizadas por Thomas Heberden⁴⁸.

El siglo XVIII es el momento de la consolidación del imaginario teideano en la cultura europea. Casi todos los oficiales, naturalistas y comandantes de las expediciones al sur aprovechaban la estancia para realizar la excursión a la cima del pico de Tenerife. Ascender los volcanes formaba parte de la hoja de servicios del hombre de la Ilustración. En este sentido, el Teide era un reclamo poderoso, demasiado atractivo como para pasar desapercibido en el navegante, porque al calor de la Ilustración va a nacer el explorador romántico, tal como lo entendemos hoy en día, con un tremendo afán de ascender las montañas, como el Teide, pues se volvieron objetos de culto, expresiones de lo sublime. El Teide reforzaría su categoría cultural en la civilización europea en la medida en que definitivamente se va a conocer el paisaje inhóspito de la montaña y su entorno, Las Cañadas.

Es el siglo marcado por el comienzo de la carrera naval británica, dando comienzo con James Cook, con su primer viaje (1768-71), para observar el tránsito de Venus por Haití el 13 de abril de 1769, pero también para realizar el segundo de los pro-

⁴⁸ HEBERDEN (s.f.), pp. 57-60.

pósitos de su viaje: buscar en el Pacífico Sur señales del continente más austral, *Terra Australis*. En su segundo viaje (1772-75) Cook elabora sus informes donde acaba con el mito de *Terra Australis*. Aparte de las observaciones y experimentos científicos, el total descubrimiento de Australia fue muy provechoso para Gran Bretaña, pues la pérdida de la colonia norteamericana tras la Guerra de Independencia de los Estados Unidos (1775-1783) obligó a Gran Bretaña a buscar nuevos asentamientos coloniales, fijándose a partir de entonces en Australia; esta última redescubierta y cartografiada en su totalidad por James Cook, para enviar convictos, dado el elevado número en las cárceles, con los que formar nuevas colonias.

El 13 de mayo de 1787 se realizó la primera expedición al mando del capitán Arthur Phillip, conocida por su nombre en inglés, la *First Fleet*. Consistió en 11 barcos y 160 marines que partieron del puerto de Portsmouth para transportar a Australia 729 presos, en aras de formar una colonia penal en Botany Bay, como remedio al alarmante aumento del número de reclusos en Inglaterra; y, como beneficio secundario, ver la posibilidad de obtener mástiles y madera para uso de las embarcaciones de las flotas inglesas de la India. Llegó a Australia el 18 de enero de 1788, pero antes de alcanzar su objetivo, el capitán Phillip hizo escala en Santa Cruz el 3 de junio. Venía acompañado de los oficiales Watkin Tench, John Hunter y John White.

La segunda expedición realizada en 1790 no hizo escala en Canarias, sí la realizó la tercera, la *Third Fleet*, el 15 de marzo de 1791, con destino a Nueva Gales del Sur, para sustituir al destacamento de infantes de marina establecido desde el primer asentamiento británico realizado con la *First Fleet* por el nuevo cuerpo recién creado, llamado *New South Wales Corps*. Estaba bajo el mando de los capitanes John Parker, acompañado de su esposa Mary Ann, y Francis Grosse. Los 11 barcos que la componían estuvieron en el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Durante su estancia en suelo insular, algunos de los miembros de la *Third Fleet* se dirigieron al Puerto de la Cruz para que Peter Rye, lugarteniente del *Gorgon*, uno de los barcos de guerra del Almirantazgo de la expedición, junto con el botánico de a bordo, un tal Burton, realizaran una excursión al Teide.

Y culminaron con éxito su objetivo, pues lograron llegar hasta su cima, 3.718 m.

Sin embargo, no fue tan afortunado John Barrow. En 1792 se organizó una expedición para que el vizconde de Dervock y barón de Lissanoure, *lord* George McCartney, negociara los derechos comerciales de la corona británica en la China, lo que significó el establecimiento de la primera embajada de Gran Bretaña en Pekín⁴⁹. Entre los dos más destacados acompañantes del embajador estaban George Staunton y su secretario John Barrow. Éste intentó subir al Teide. Tuvo suerte de conseguir en La Orotava, después de muchas dificultades, a unos guías, arrieros y muleros, que lo acompañaran a la excursión, ya que era octubre, fecha difícil de encontrar a alguien que se atreviera a subir la montaña. Durante su partida las gentes los llamaban *¡locos ingleses!*, en vista del peligro que significaba subir al Teide esos días. A pesar de eso, Barrow y sus compañeros lo intentaron. Una tormenta de viento y lluvia los cogió en Las Cañadas. Habían llevado una gran cantidad de provisiones de La Orotava, pero no habían podido conseguir una tienda para ponerse a cubierto. Se protegen en una roca y la única forma que tenían de descansar era acostándose en el suelo. En el lugar hicieron noche poco protegidos del viento, la lluvia y el aire frío. Desde que amaneció, los viajeros se levantaron. Apenas habían podido descansar y sus vestidos estaban mojados por la lluvia que había caído durante la noche. Algunos viajeros, de acuerdo con los guías, propusieron renunciar ir más lejos, mientras otros decidieron subir tan alto como pudieran. Solo un guía permaneció con los que decidieron continuar la ruta para subir a la cima del Pico. Continuaron para cruzar Montaña Blanca pero el viento continuaba soplando con violencia, la lluvia aumentaba y la cima del Teide estaba cubierta de nubes oscuras. Entretanto, la tormenta aumentaba, el termómetro estaba por encima del punto de congelación y la lluvia caía en gotas condensadas, no quedándole otra alternativa que dar la vuelta y regresar sin poder conseguir la cima del Teide completamente cubierta de nieve. No llegaron más allá de Montaña Blanca⁵⁰.

⁴⁹ GONZÁLEZ LEMUS (2003), p. 50.

⁵⁰ *Ibidem*.

La experiencia del intento de ascensión al Teide de John Barrow es sumamente significativa pues no hace más que confirmarnos hasta donde llegaba en el hombre de la época el deseo de conquista de la cima de la montaña. A pesar de las condiciones meteorológicas adversas, la forma cósmica de su existencia se manifiesta a través de la lucha contra las adversidades de la naturaleza y la percepción sublime del entorno, expresión de la ilusión del hombre romántico. Resguardado de la intensa lluvia y apenas iluminado por una vieja vela de navío escribió:

Los crujidos de esa amplia hoguera, el ruido de la tormenta y la oscuridad de la noche, concurrían para producir una escena romántica, escena que se volvió aún más sublime por la devoción de los guías, que cantaron a coro el himno a medianoche en honor de la Santa Virgen.

Los textos recogidos en los grandes libros de viajes, así como los mapas impresos, van a ser fuentes de información para los artistas grabadores europeos que aparecieron en el siglo XIX. Sus grabados, inicialmente reflejando la imagen del Teide desde el mar y posteriormente desde la meseta de Las Cañadas, van a convertirse en testimonios visuales en el romanticismo.

5. *GRAND TOUR*, CLIMA Y VIAJE

La atmósfera intelectual reinante en la época de la Restauración y las estables condiciones políticas que siguieron a la Paz de Utrecht en 1713 favorecieron el viaje por el continente y el *Grand Tour* practicado con anterioridad va gradualmente ganando terreno. Europa es visitada por *gentlemen* y aristócratas ingleses. Desde la época de los romanos, no se producía el fenómeno del viaje a gran escala como a partir del *Grand Tour*. Sus orígenes se remontan a las últimas décadas del siglo XVI, cuando los jóvenes de la aristocracia inglesa, acompañados de un tutor, se trasladan al continente por razones de estudios. Se viajaba a Francia, Italia, Grecia, y en menor medida a Alemania. Formaba parte de la instrucción de los jóvenes estudiantes para

complementar sus estudios. Se trataba de viajes por razones «turísticas» para el conocimiento de otras culturas. Pero pronto el viaje por razones culturales se realizaría por razones de salud. En efecto, durante los primeros años del siglo XVII, antes que las hostilidades comenzaran en el continente europeo, una serie de itinerarios eran usados por la *gentry* y nobleza inglesa a través de Europa. Muchos lugares en el continente llegaron a ser puntos de encuentro de moda entre los ingleses. Cientos de médicos enviaban a sus pacientes a visitar los lugares de moda europeos con temperaturas cálidas, a su vez ellos mismos los visitaban para ver cómo eran, incluso otros porque también padecían alguna enfermedad pulmonar. El desarrollo del *Grand Tour* también alcanzó a Madeira.

James Cook, en su tercer viaje en 1776, en el *Resolution*, visitó el puerto de Santa Cruz de Tenerife para hacer aguada y aprovisionamiento en la primera semana de agosto de 1776⁵¹. Con él venía el doctor William Anderson, médico y naturalista de a bordo, que padecía de tuberculosis —moriría en el barco *Resolution* el 3 de agosto de 1778 como consecuencia de ella—, destacó las propiedades terapéuticas del clima insular y no dudó en recomendar a los médicos que enviaran a sus pacientes a Tenerife, dada la uniformidad de la temperatura y la benignidad de su clima, en lugar de mandarlos a Madeira o a las Rivas francesas e italianas, que era a donde usualmente se dirigían la aristocracia inglesa para la convalecencia de algunas enfermedades.

John White, oficial médico de la *First Fleet* (1787) también se fijó en las cualidades del clima de Tenerife para la convalecencia de enfermos (*invalids*). Durante su estancia en la capital de la isla comentó que «el clima de Tenerife es agradable y sano. No conozco ninguno mejor para la convalecencia de los enfermos. A esto hay que añadir, que los que quieran vivir aquí pueden elegir la temperatura que más le guste por el carácter montañoso de la isla»⁵².

Sin embargo, John Barrow fue mucho más preciso que sus anteriores compatriotas. Realizó registros térmicos y afirmó que el clima de las Islas Canarias era quizás el más delicioso del

⁵¹ COOK (1809), vol. 4, p. 1.215.

⁵² WHITE (1790), p. 18.

mundo. «Durante nuestra estancia [en Tenerife] el termómetro Fahrenheit nunca bajó de 70° [21°C] y tampoco subió de 76° [24°C]; normalmente la temperatura se mantiene a unos 72°F [unos 22°C]». A Barrow le habían informado en la isla que la temperatura en las Canarias raramente sobrepasaba los 80°F [26°C] en los días más calurosos y que en los días más fríos rara vez bajaba a 66°F [18°C]. Le sorprendió enormemente tales registros porque daba una oscilación térmica durante todo el año de 8°C, variaciones que en Inglaterra se daba en menos de 24 horas. Son los primeros registros de la temperatura de Tenerife, trascendentales para el desarrollo del turismo.

Su compañero de viaje, George Staunton compara Canarias, particularmente Tenerife, con Madeira, el *health resort* (centro médico-turístico) de moda por entonces, no dudando en considerar como más idónea para el tratamiento de determinadas enfermedades la isla canaria. Y el entusiasmo que mostró por la naturaleza y el clima de la isla es de suma importancia, ya que por esas décadas de finales del XVIII la isla portuguesa de Madeira, junto a las Rivieras francesa e italiana, eran unos destacados centros de recepción turística entre los ingleses. Afirmó que Santa Cruz de Tenerife tenía más ventajas que Funchal, pues sus calles eran más anchas, limpias, agradables y menos pendientes; las provisiones y los vinos en el puerto canario eran más baratos que en la capital portuguesa; además destacó que el aire de Santa Cruz era más puro y ligero que el de Funchal, y no dudó en afirmar que se encontraba en una de las Islas Afortunadas, refiriéndose a la concepción mítica de archipiélago. Staunton lamentó que un enfermo (*invalid*), apellidado West, que se había trasladado a Funchal para su convalecencia, «no hubiese venido a gozar de un clima [el de Tenerife] que nos pareció mejor que el de Madeira»⁵³.

También el capitán William Bligh, que ya había visitado Tenerife cuando sirvió como navegante a las órdenes del capitán James Cook en el viaje de 1776, al mando ahora de la *Bounty*, habló del clima de la isla. Ancló en el muelle de Santa Cruz de Tenerife el domingo 6 de enero de 1788. Bligh se quedó mara-

⁵³ Véase GONZÁLEZ LEMUS (2007).

villado de que el 7 de enero el termómetro marcara de 19° a 21°C al mediodía y a la sombra. Ahí se quedó su interés. La *Bounty* se despidió de la isla el día 10 de enero de 1788 rumbo a su destino para formar parte de los hitos de la navegación del siglo XVIII. Por lo visto a Bligh solo le interesa aprovisionarse de agua, vinos y víveres. Se dirigió a la casa comercial de la familia Cologan y su apreciación del comercio en Santa Cruz es de gran interés:

acordé dar 5 chelines por cada tonelada de agua. Compramos un vino muy bueno a £10 por pipa, según precio del contrato; pero el de superior calidad costaba £15; y parte de este no era muy inferior al mejor Madeira de Londres. Me he dado cuenta de que este puesto es muy desfavorable para otros víveres: el maíz, las papas, las calabazas y las cebollas eran todas muy escasas, y a doble de precio del que tienen en verano. Del mismo modo era difícil conseguir ternera y cuando se lograba obtenerla era sumamente mala; a un precio de casi 6 peniques y cuarto por libra. El maíz estaba a 3 dólares de curso legal por fanega, lo que es un total de 5 chelines por fanega; y las galletas a 25 chelines las 100 libras. La carne de ave de corral era tan escasa que un buen pollo costaba 3 chelines. Éste por lo tanto no es un lugar donde los barcos confíen en obtener víveres a un precio razonable en esta época del año, a excepción del vino, claro está; pero de marzo a noviembre hay abundancia de provisiones, en especial frutas, aunque en este momento solo pudimos conseguir unos higos secos y algunas naranjas de mala calidad⁵⁴.

De nuevo la guerra desatada entre España y Gran Bretaña ocasionaría otro de los episodios más lamentables. Se produce el intento de apoderarse de la plaza de Santa Cruz de Tenerife el 25 de julio de 1797 por parte de la flota británica comandada por el almirante Horatio Nelson, que fue rechazada tres veces por las fuerzas dirigidas por el general Antonio Gutiérrez.

Sin embargo, cuando los acontecimientos bélicos se precipitaron y la alianza cambió de signo —ahora pacto hispano-británico— se entabló una relación con Gran Bretaña que no se interrumpiría hasta hoy en día. Es el momento del establecimiento de un buen número de comerciantes extranjeros, especialmente británicos. Desde las primeras décadas del siglo ya estaban operando en

⁵⁴ BLIGH (1792), p. 18.

las transacciones comerciales isleñas nuevos hombres de negocio como James Swanston, Robert Houghton, Thomas Miller y otros en Las Palmas de Gran Canaria; y Gilbert Stuart Bruce, Lewis Gellie Hamilton, William Davidson y otros, en Santa Cruz de Tenerife. Hacen su debut nuevos comerciantes de nacionalidad británica. Así Thomas Carpenter se establece en el Puerto de La Orotava en el año 1819 con su esposa, la maderiense Isabel Fleming Goodall, y sus cuñados Andrew y David Goodall; Robert Thomas Henderson (natural de Londres) se establece en La Laguna en 1821 como transeúnte, entre otros.

A partir de entonces las relaciones de ambos países no tuvieron más incidentes bélicos y cambiaron profundamente. Nace lo que se conocería como la PAX BRITANNICA, término que hace referencia al período de dominación mundial británica comprendido entre 1815 y 1914. Es el siglo del establecimiento de los consulares reales de Gran Bretaña. Hasta este momento recurrían a los comerciantes que operaban en los centros portuarios. Pero a partir de ahora van sustituyendo a los comerciantes auténticos representantes enviados expresamente a cumplir la función de diplomático. La siguiente tabla muestra las representaciones consulares en Santa Cruz de Tenerife a lo largo del siglo XIX, siendo John Edward Broker el último del siglo, que permaneció en el cargo hasta 1919.

<i>Nombre</i>	<i>Fecha de nombramiento</i>	<i>Año de nombramiento</i>
Gilbert Stuart Bruce	29 de mayo	1812
Francis C. Macgregor	29 de enero	1825
Richard Bartlett	4 de noviembre	1831
John Murray	23 de agosto	1850
James Grignon	3 de marzo	1860
también Robert G. Johnson	15 de noviembre	1860
Henry C. Grattan	10 de enero	1863
Charles S. Dundas	16 de abril	1877
Joseph H. Dupuis	1 de abril	1882
Samuel H. Harford	5 de agosto	1890
William S. Harris-Gastrell	1 de abril	1895
Allan Henry Maclean	18 de enero	1897
John Edward Croker	11 de noviembre	1898

FUENTE: British Consulate. Santa Cruz de Tenerife. Elaboración propia.

6. LA EXPLOSIÓN VIAJERA: EL SIGLO XIX

El boom del viaje a Canarias se da en el siglo XIX. En décadas anteriores la estadía se limitaba al puerto y si había alguna incursión en el interior de la isla, sobre todo en Tenerife, era para subir al Teide y con prisa, pues había que seguir la ruta. Ahora todo lo contrario. Se realiza excursiones al interior de las islas, en busca de la gente y lugares, muchos de ellos aún recónditos.

Es el momento en que aparecerán múltiples publicaciones inglesas (también francesas y alemanas) sobre las Islas Canarias. Una literatura de viaje que aumentó de forma considerable. Las razones del viaje a las islas en el siglo XIX eran diversas: aventura, ciencia y turismo. Pero hubo algunos viajes más importantes que otros, de suma importancia para Gran Bretaña, uno de ellos fue el intento de dominio del Níger.

6.1. *La aventura de la conquista del Níger y Canarias*

El 9 de junio de 1788, nueve de los doce miembros de un club gastronómico informal, que se reunían las tardes de los sábados en la taberna de St. Albans en Pall Mall, Londres, se preocuparon por el conocimiento del vasto continente africano. Para ello formaron la *African Association*. Cada miembro aportaba cinco guineas al año durante tres años, gasto que podían permitirse pues se trataba de hombres acomodados: lores, miembros del parlamento y terratenientes. El motor del grupo fue Joseph Banks, acomodado *lord* fascinado por la botánica y que en 1768, formó parte de la primera expedición de James Cook y Henry Beaufoy, un cuáquero hijo de un comerciante de vinos que había entrado en las filas de la *Society for the Abolition of Slaves* [Sociedad para la Abolición de la Esclavitud] en 1787, convirtiéndose en su secretario. A los pocos años de su fundación ya contaba con 95 miembros⁵⁵.

⁵⁵ HOLLET (1995), p. 35.

Formaba parte de las inquietudes del hombre del siglo XVIII, de la Ilustración, la curiosidad y el conocimiento de la botánica y del mundo de la fauna de África, desconocida hasta entonces. Pero es posible también que muchos de sus miembros especularan con que Inglaterra, habiendo perdido sus colonias americanas, necesitaba nuevas fuentes de materias primas y nuevos mercados para sus productos manufacturados. África, todavía desconocida podía verse como un sustituto oportuno. Para hombres poseedores de grandes fortunas y de inclinaciones prácticas, la exploración de esa *terra incognita* les resultaría una meta digna de alcanzar⁵⁶. Era evidente que algunos de los hombres pensaban descubrir posibles lugares donde establecer colonias, fijar nuevas rutas comerciales en África Central o explorar el interior por razones lúdicas.

La *African Association* organizó unas cuantas expediciones tanto por tierra, vía Trípoli, «la puerta abierta hacia el interior de África», y por mar. Algunas fueron auténticos fracasos, encontrando muchos exploradores la muerte como destino. Algunas de las realizadas a través de las aguas del Atlántico visitaron Canarias. Destaca la del escocés Hugh Clapperton en noviembre de 1825, acompañado de su criado Richard Lander, el capitán Robert Pearce y el doctor Robert Morrison, cirujano de la marina y naturalista. La expedición visitó Tenerife. Clapperton subió al Teide, hizo mediciones comparativas de las temperaturas, él en el cráter y Pearce en Santa Cruz. A continuación continuó su ruta para empezar la travesía al Níger el 7 de diciembre; pero antes de pasar un mes Pearce y Morrison morirían a causa de las fiebres contraídas. Clapperton continuó su viaje y atravesando el territorio yoruba cruzó el Níger en enero de 1826, hasta donde Mungo Park había muerto hacía veinte años. En julio llegó a Kano, luego marchó a Sokoto pretendiendo llegar a Bornu, sin embargo el sultán le detuvo. Clapperton terminó enfermando de disentería, falleciendo cerca de Sokoto (Nigeria) en 1827. Richard Lander, muy apenado y dolido por la muerte de Clapperton, regresó a Inglaterra y fue recibido como un héroe.

⁵⁶ GRAMONT (2003), p. 19.

Lander volvió a África y siguió la misma ruta con su hermano John en 1830 y definitivamente trazó el curso del río hasta el mar. Dos años después, 1832, con las nuevas tecnologías del barco de vapor; se abrió definitivamente el comercio británico en el río Níger. Se marca así un antes y después en la exploración británica de África.

La otra gran expedición en busca de la fuente del Níger la organizó en 1852 la *Foreign Office*. Entonces decidió mandar río arriba un barco, el *Pleiad*, para encontrar a Heinrich Barth, geógrafo alemán al servicio de la Corona británica que había viajado en busca de las fuentes del Níger a través de Trípoli en 1852. La *Foreign Office* habló con Macgregor Laird de la *African Steamship Company*, y bajo contrato del Almirantazgo construyó el vapor de hélice aparejado como goleta, *Pleiad*. Se le dio el mando a John Beecroft, un veterano del delta del Níger que había sido nombrado cónsul de la bahía de Benin y Biafra en 1849. Le acompañaban Samuel Crowther, de la *Church Missionary Society*, el escocés William Balfour Baikie, como médico oficial y naturalista, y el capitán Thomas C. Taylor como comandante de la expedición⁵⁷. La misión del *Pleiad* era comerciar en el río, además de encontrarse con Bath.

El *Pleiad* partió de Dublín el 20 de mayo de 1854. Visitó Madeira y desde la isla portuguesa se dirigió a Canarias. Ancló en el puerto de Santa Cruz de Tenerife a las once de la noche. Permanecieron cuatro días. Una vez abandonada la isla se dirigió al sur. Es entonces cuando Beecroft comenzó a padecer de fiebre y murió antes de que el *Pleiad* llegara a la isla inglesa de Fernando Poo. El mando pasó entonces al asesor médico y naturalista de la expedición, William Balfour Baikie.

Cuando el barco partió para las riberas de África occidental la tripulación la formaban 12 ingleses y 54 africanos. A cada hombre se le dio una doble ración de quinina para combatir fiebres como la malaria. El viaje de Baikie no solo demostró que los europeos podían sobrevivir en el interior de África sino también revivió las perspectivas del comercio. Fue la primera misión comercial en busca de ganancias. No encontró a Barth, que

⁵⁷ HOLLETT (1995), p. 183.

para entonces había abandonado Tombuctú y estaba en camino de dejar África por Trípoli, y que en un solo día compró 250 kilos de marfil⁵⁸. El *Pleiad* permaneció un total de cuatro meses en el Níger. Regresó en febrero de 1855 a Inglaterra.

El sucesor de Macgregor Laird fue el magnate inglés Alfred Lewis Jones. Socio de la *Elder, Dempster & Co.*, compañía que cubría la ruta de Liverpool, Glasgow y la costa occidental africana. Jones se estableció en Las Palmas de Gran Canaria, primero como banquero, consignatario para suministrar carbón a sus barcos, y poco después se involucraría en la producción platanera en Gran Canaria. El 30 de marzo de 1894 fundó la *Bank of British West Africa* junto con O. Harrison Williams (casado con una sobrina suya), F.W. Bond, director de la *African Steam Ship Company*, Henry Cooke, comerciante, G. W. Naville, un ex empleado de *Elder, Dempster & Co.*, con un capital nominal de £100.000. Jones era su mayor accionista, con 1.733 acciones de un total de 3.000. Abrió sucursales en las colonias de Gambia, Sierra Leona, Costa de Oro y Lagos. En la medida en que realizaba una actividad mercantil con Canarias, abriría agencias en Gran Canaria y en Tenerife. También se dedicó al negocio del turismo con la construcción del hotel Metropole en Las Palmas de Gran Canaria.

Pero la visita de Hugh Clapperton está a caballo entre dos momentos del viaje inglés a las islas: entre el viajero dieciochesco del que nos hemos ocupado hasta ahora, «turismo temprano» o «proto-turismo», en la medida en que se trataba de viajeros que decidieron realizar una parada en los puertos isleños para suministrarse de víveres y otros productos, y en especial en el puerto de Santa Cruz de Tenerife para realizar la tan deseada excursión al Teide y, por añadidura, explorar la naturaleza insular. Una verdadera expresión de la mentalidad del hombre de la Ilustración y del hombre romántico; y que además resaltaron la benignidad del clima de las islas para la cura de los aquejados de afecciones pulmonares y de otras dolencias. Y por otro lado, es el momento en que aparece el viajero que inaugura el ciclo del «turismo contemporáneo» en el archipiélago, el

⁵⁸ GRAMONT (2003), p. 251.

auténtico turista, que se desarrollaría desde las primeras décadas del siglo XIX tras la liquidación definitiva del Imperio napoleónico (1815) y el establecimiento de la PAX BRITANNICA. Viajeros por simples razones de descanso o, sobre todo, para la convalecencia de alguna enfermedad dada la idoneidad del clima del archipiélago. Todo ello favorecido por el desarrollo del barco de vapor. ¿Qué clase de viajeros se recibirán a partir de ahora?

6.2. *La ciencia victoriana*

En primer lugar, están los viajeros que se desplazaban por razones científicas. Por ejemplo, debemos destacar a Charles Lyell, abogado y geólogo británico, uno de los fundadores de la Geología moderna. No podemos dejar de mencionar a otra de las figuras más señaladas de la ciencia contemporánea, que apenas necesita presentación: Thomas Henry Huxley, aunque las razones de su viaje en abril de 1890 no fueron para la investigación científica sino por problemas de salud. También debemos destacar la expedición del *Challenger* (1872-1876), organizada por la *British Admiralty* y la *Royal Society* de Londres en colaboración con la Universidad de Edimburgo para cartografiar las profundidades y movimientos de los mares, registrar las temperaturas y corrientes de los océanos y otras investigaciones biológicas. Sin embargo, destacaría la del astrónomo Charles Piazzi Smyth que visitó Tenerife en 1856 y desde el Guajara y Altavista en el Teide hizo los primeros cálculos cuantitativos de la radiación termal de la Luna. Fue el primer astrónomo en medir la radiación infrarroja de una fuente celestial, aparte de la del sol; estableció correctamente la luz zodiacal; el primero en distinguir perfectamente las estrellas dobles a una distancia de menos de un segundo de arco y trazó los primeros dibujos de Júpiter, entre otros resultados. Con él comenzó el desarrollo de la astronomía en las Islas Canarias.

En segundo lugar, tenemos el interés que despertó los estudios científicos de la climatología insular par determinar la idoneidad del archipiélago como centro para su uso médico-turís-

tico (*health resort*), acentuado tras la puesta en marcha de la primera empresa turística del archipiélago: la «Compañía de Hoteles y Sanatorium del Valle de La Orotava» en 1886 y la *Grand Canary Company*, en 1888 en Gran Canaria. El viaje para el estudio de la climatología con fines terapéuticos constituyó el grueso del viaje científico en el último cuarto del siglo XIX. De esa manera, comenzaron a interesarse por el estudio del clima en el archipiélago William Marcet, Ernest Hart, Cleasby Taylor, Morell Mackenzie, Mordey Douglas, Coupland Taylor, Paget Thurstan, Briand Melland, y muchos otros doctores británicos. Sus estudios permitieron dar a luz unos conocimientos científicos del clima de Canarias y su relación con la medicina del momento, y serán ellos quienes conviertan a Tenerife y Gran Canaria en los nuevos *health resorts* más al sur de Madeira; es decir, en dos nuevos «centros médico-turísticos» que atraerían a los británicos.

El problema de las enfermedades pulmonares y la tuberculosis siguió preocupando a los naturalistas y doctores entrado el siglo XX. Por ello se celebró en Bruselas los días 6, 7 y 8 de octubre de 1909 la Novena Conferencia Internacional contra la Tuberculosis y allí se recomendó realizar una expedición a Las Cañadas del Teide para estudiar los efectos terapéuticos de la luz solar en el lugar. Inmediatamente, la Asociación Internacional contra la Tuberculosis presidida por Leon Bourgeois y cuyo secretario general era Gotthold Pannwitz organizó una expedición a Tenerife en marzo de 1910. Los otros componentes de la expedición fueron los alemanes Nathan Zuntz y Carl Neuberg, los austriacos Hermann von Schrötter-Kristelli y Arnold Durig y los británicos Gordon Douglas y Joseph Barcroft.

El fisiólogo británico Gordon Douglas (1882-1963) se había propuesto investigar el volumen total de sangre que circula en el organismo y sus posibles modificaciones. Estudió también la presión del dióxido de carbono en el aire alveolar de los pulmones en equilibrio con la sangre. Douglas estudió el fenómeno de la respiración periódica a distintas altitudes tras realizar ejercicios musculares; el control lo estableció mediante análisis de los gases espirados durante las distintas fases de la respiración y también mediante registros de los movimientos del pulso en el tórax.

Pero destacaría a Joseph Barcroft (1872-1947). En Las Cañadas del Teide realizó importantes investigaciones sobre el proceso de la respiración, e inventó un aparato, que lleva su nombre, para medir la cantidad de oxígeno y de anhídrido carbónico en la sangre. En el año 1910 fue nombrado miembro de la Royal Society, en 1918 fue distinguido con el título de *Commander of the Order of the British Empire* (CBE) y en 1935 recibió el título de *sir*.

Mientras Douglas estudió en Las Cañadas del Teide el fenómeno de la respiración periódica a distintas altitudes tras realizar ejercicios musculares, Barcroft estudió la disociación de la oxihemoglobina, utilizando un método que hizo posible realizar mediciones con cantidades de sangre.

Barcroft y Douglas junto con otros médicos realizaron en Altavista (3.270 m), en el Guajara (2.715 m) y en el cráter del Teide (3.718 m) mediciones de las alteraciones de los síntomas de la tisis más o menos pronunciada.

Es la expedición científica más importante a Las Cañadas del Teide después de la de Charles Piazzi Smyth. Y sobre todo por su valor humano. Uno de los principales objetivos de los expedicionarios era examinar las incidencias de la insolación en Las Cañadas, en especial con relación a los factores de la sequedad y pureza de la atmósfera, con fines terapéuticos. Es decir, el estudio sistemático de los efectos de la radiación solar sobre el organismo humano, particularmente en los aquejados de alguna enfermedad susceptible de curación.

6.3. *Victorianas aventureras en Canarias*

Es el momento de la aparición de la literatura de viajes femenina sobre Canarias. Aunque en los siglos XVIII visitaron las islas algunas damas (Jamima Kindersley, 1764; Ann Mary Parker, 1791; o Elizabeth Wynne, 1797), es en el siglo XIX cuando hace su aparición la mujer en el mundo del viaje. En Gran Bretaña existía una larga lista de intrépidas viajeras que se dirigieron a todas partes de la Tierra y un buen número de ellas se acercaron a las islas, como Isabel Arundell (*lady* Burton), en

1863, acompañando a su marido Richard F. Burton, aunque visitaría Canarias en varias ocasiones más; o una de las más grandes aventureras victorianas que se pasó la mayor parte de su vida viajando con su marido por el mundo en el lujoso yate privado *Sunbeam*, la baronesa Annie Brassey, esposa de Thomas Brassey (*Lord Brassey*), nombrado barón por la reina Victoria en 1886, que visitó Tenerife en julio del año 1876. Olivia Stone (1883-1884) con su monumental obra suele destacar sobre el resto. A veces se suele olvidar a narradoras más recientes destacables de la talla de Charlotte Cameron y Agatha Christie, quienes sin embargo, dejaron escritos en sus autobiografías capítulos enteros de su estancia en las islas. Por la importancia del texto de Olivia Stone, *Tenerife and its Six Satellites, or the Canary Islands past and present*, me detendría en ella.

En 1880 el matrimonio Stone se trasladó a Noruega, lugar de vacaciones de las clases altas inglesas. En esta ocasión John Stone llevó su cámara fotográfica. Fruto de dicho viaje fue su obra *Norway in June... Accompanied by a Sketch Map, a Table of Expenses, and a List of Articles Indispensible to the Traveller in Norway*. La obra, de 62 páginas, fue publicada en 1882 por la editorial Marcus Ward & Co. No sabemos si el viaje fue encargo de la editorial o si fue hecho por iniciativa propia. Está escrito en forma de diario de viaje⁵⁹. Como solía suceder con todos los libros sobre los desplazamientos de los británicos al extranjero, tuvo muy buena acogida. El *Morning Advertiser* señala que es el libro «que proporciona lo que el turista desea conseguir. La detallada información dada por los autores permite que la excursión en Noruega sea tan fácil como sencilla. Nuestro consejo es que se debería seguir exactamente la misma ruta que apunta Mrs. Stone». Comentarios similares se reseñan en el *Observer*, *Spectator*, *Graphic*, *Saturday Review*, etc.

Parece que el objetivo de su viaje a Canarias fue un tanto sorprendente. Aunque no podemos afirmarlo, pudiera ser que la editorial Marcus Ward & Co. le encargara trasladarse a las islas para que elaborara una guía como había hecho tres años antes con Noruega. También pudiera ser que animada por la publica-

⁵⁹ STONE (1882).

ción de los escritos de su anterior viaje se trasladara a Canarias para realizar el mismo cometido. Fuere como fuere, todo indica que con *Tenerife and its Six Satellites* su objetivo fue suministrar «a la gente de buena posición social que hacía turismo todo lo necesario para pasar tan agradable y pintoresco tiempo como hizo en 1880 en un destino vacacional todavía más lejos»⁶⁰. La obra de Olivia Stone *Tenerife and its Six Satellites, or the Canary Islands Past and Present* suele considerarse una guía turística. Sin embargo, la revista *The Atheneum* hace un comentario bastante sarcástico sobre ella y no duda en calificarla «pionera del viaje excursionista». Pero estos «picnic travellers» necesitan solo una cosa: los dos robustos volúmenes de la obra de Olivia Stone; se decía en ella «deberían de ser un tercio del tamaño y peso para que quizás fuese una guía»⁶¹. En efecto, la obra de Stone de dos tomos (477 páginas el primero y 459 el segundo) publicada en 1887 difícilmente logró cumplir el papel de un libro-guía. Ésta fue tal vez la razón por la cual la segunda edición en 1889 fuese reducida a un solo tomo. ¿Exigencias del editor? No lo sabemos. Lo que es evidente es que la obra pudo alimentar el afán aventurero de algunos británicos, incluso pudo despertar el interés por la inversión en el sector servicios de algunos de sus compatriotas, pero en absoluto fue una guía turística que sirviera de modelo a los posteriores turistas que se acercaron a Tenerife y Gran Canaria, las dos únicas islas que se solían visitar. Tampoco fue recibido con aplauso cuando vio la luz su primera edición⁶², todo lo contrario que aquí. *El Valle de La Orotava* en su número del 30 de diciembre de 1887 celebra la aparición de los dos tomos de su primera edición.

⁶⁰ ROBINSON (1990), p. 195.

⁶¹ *Ibidem*.

⁶² De los muchos comentarios que salieron al respecto, el profesor García Pérez ofrece el dado por George F. Hooper en la revista *The Academy* en una edición de 1888. Después de resaltar los errores sobre la toponimia canaria, George Hooper considera que la obra de Stone podía ser leída como un simple relato de viajes, «pero sin embargo no lo consideramos como un buen ejemplo de este tipo de libros que tratan de Canarias» [GARCÍA PÉREZ (1888), p. 182].

7. LAS PRIMERAS GUÍAS TURÍSTICAS

A partir de la apertura del primer hotel-sanatorio en las islas, el *Orotava Grand Hotel*, o simplemente *Sanatorium*, por la Compañía de Hoteles y Sanatorium del Valle de La Orotava, en 1886, comenzaron a aparecer las primeras guías en lengua inglesa para orientar a los visitantes que año tras año van en aumento, publicaciones dirigidas exclusivamente a sus compatriotas. Harold Lee, Paget Thurstan, Osbert Ward, son algunos de ellos, pero destacaríamos por su importancia a Alfred Samler Brown y J. H. T. Ellerbeck.

Alfred Samler Brown es el autor de la primera guía «moderna» sobre Canarias en lengua inglesa. Por sus frecuentes viajes a las islas, fue uno de los británicos que mejor llegó a conocer la realidad insular. Viajó por primera vez a Madeira y Canarias entre el invierno de 1887 y 1888, pero, siguió viniendo hasta la década de 1920 —por problemas de salud, para curarse de sus afecciones pulmonares y tuberculosis— razón por la cual su guía *Madeira and the Canary Islands*, conoció su primera edición en Londres (1889) por Sampson Low & Co.⁶³

Espléndidamente escrita, constituye un fascinante recorrido por todas las islas. En su primera parte se ocupa de la historia y de las condiciones físicas de cada una de ellas. Además, hace un valioso retrato de la sociedad canaria y de su mentalidad. La segunda parte aborda un conjunto de reseñas de gran utilidad para los visitantes. Su éxito fue absoluto. En menos de un mes se agotó la primera edición. Va añadiendo nuevos comentarios a las sucesivas ediciones para actualizarlas.

El otro británico que se trasladó desde Liverpool a las Canarias y Madeira con el mismo fin de elaborar una guía fue J. H. T. Ellerbeck. Viajó por primera vez en el año 1891. Permaneció en Tenerife dos meses y se quedó en el Hotel Aguiere de La

⁶³ La guía *Madeira and the Canary Islands* de A. S. Brown conoció catorce ediciones: la primera en 1889; la 2ª en 1890; la 3ª en 1894; la 4ª en 1896; la 5ª en 1898; la 6ª en 1901; la 7ª en 1903; la 8ª en 1905; la 9ª en 1908; la 10ª en 1910; la 11ª en 1913; la 12ª en 1922; la 13ª en 1927; y la catorce y última en 1932.

Laguna. Durante esta permanencia elaboró la guía *Madeira and the Canary Islands* publicada ese mismo año en el taller familiar de Bold Street en Liverpool. La guía es muy escueta y los lugares apenas son mencionados. Carece en muchas ocasiones de detalles de utilidad turística y de hecho parece más un libro de viajes que una guía. Consciente de esta deficiencia, Ellerbeck vuelve a las islas en 1892 y redacta una segunda edición bajo el título de *A guide to the Canary Islands calling at Madeira*. Con un lenguaje muy fluido y brevedad expresiva. Ellerbeck logra hacer un libro de bolsillo muy útil para los viajeros. Es una guía donde el comentario social e histórico está ausente, pero, por el contrario, recoge todos los hoteles y precios de alojamiento, comidas, equivalencias monetarias, etc., además de recomendar *tours* de visitas a los lugares de mayor interés para los viajeros «con prisa» y los viajeros «con más tiempo». La ilustra con mapas de las islas, planos de los pueblos, vocabulario de las principales palabras portuguesas y españolas, rutas para turistas e indicaciones para *invalids* y un buen número de fotografías tomadas por él mismo. Precisamente estas fotografías las agrupó para publicar su álbum de fotos *Catalogue of Photographies of Madeira and the Canary Islands*.

Ellerbeck no visitó todas las islas. Solamente estuvo en Tenerife, La Palma y Gran Canaria (y Madeira). Indudablemente la guía de Ellerbeck no alcanzó la altura de la de Brown, pero tuvo un gran éxito por estar publicada en Liverpool, el muelle, junto con el de Londres, donde mayor número de líneas navieras operaban con el archipiélago.

No debemos olvidar a otros tantos viajeros, cuyos escritos bien podríamos considerarlos como *guías*, aunque se trataran de narraciones de sus viajes personales, pues se preocupan de dar información de hoteles, transportes, comidas y otros aspectos de interés para los viajeros y turistas. Algunos hasta incluyen propaganda de los diferentes establecimientos al final de sus publicaciones.

Los relatos de estos viajeros, dotados de una sólida capacidad de observación, suponen, a pesar de su condición de extranjero, una insustituible fuente de información positiva y estimulante para la visita de las islas.

Todo este muestrario de distinguidos navegantes ingleses por aguas y tierras isleñas, con sus diarios y crónicas de acontecimientos evocados y presencia británica en suelo insular, bien por razones comerciales, turísticas o residenciales, van a popularizar Canarias en el Reino Unido. La riqueza cultural, climática y medio ambiental van a ayudar a formar la percepción de la belleza insular y formación del imaginario atlántico y archipelágico entre los británicos, tal como lo ha definido el profesor Juan Manuel García Ramos. Gracias a este conocimiento, las islas quedaron integradas al curso de la historia económica y social de Gran Bretaña, y el Puerto de la Cruz ocupaba y ocupa, un lugar privilegiado en el corazón de los británicos, con unas estrechas relaciones en el pasado y el presente.

Termino este recorrido histórico del viaje británico a Canarias con una lista de los más destacados viajeros que visitaron el archipiélago desde sus primeros momentos hasta fechas recientes, consciente de que es imposible agotar la lista. No incluimos aquellos británicos que vinieron como turistas y que decidieron establecerse como comerciantes o simples residentes.

8. RELACIÓN DE LOS MÁS DISTINGUIDOS VISITANTES A LAS ISLAS

SIGLOS XVI-XVII

Thomas Midnall (1520?)	William Ballard (1520?)
Edward Kingsmill (1520?)	Thomas Nichols (1556-1561)
Thomas Wyndham (1552)	James Thomas (1552)
William Edge (1553-1557)	Robert Withrington (1586)
John Lok (1554)	George Fernner (1556)
Robert Tomson (1555)	John Field (1555)
William Towerson (1556/1558)	John Chilton (1567)
John Hawkins (1560-1595)	Henry May (1591)
John Poole (1560)	Thomas Champneys (1560)
Henry Hawks (1567)	Robert Barrett (1567)
William Saunders (1567)	John Garret (1567)
John Hampton (1568)	Milles Phillips (1568)
Thomas Bolton (1568)	James Raunce (1568)
George Raymond (1584)	James Lancaster (1591)
Robert Dudley (1594)	Francis Drake (1595)
Thomas Maynarde (1595)	Job Hortop (1567)

Aimas Preston (1595)	Goerge Sommers (1595)
Edmund Scory (1595?)	Richard Hawkins (1593)
Walter Raleigh o Raleigh (1617)	Lawrence Keymis (1617)
Thomas Thornhurst (1617)	Philips Ward (1646 o 1650)
Chistopher Lowther (163?)	John Webber (1646 o 1650)
John Cowling (1646 o 1650)	George Cove (1646 o 1650)
Thomas Bridges (1646 o 1650)	John Barbot (1681)
Edward Barlow (1668/1670)	John Nieuhoff (1672)
Edmont Smith (1687)	Thomas Byerly (1687)
Marck Proudfoot (1687)	Cormelio Awan (1687)
Samuel Woolston (1687)	Edward Barlow (1667/1668/1676/1677/ 1691/1692)
William Dampier (1698)	
John Hawkins (1562/1564/1568/1595)	

SIGLO XVIII

John Jennings (1706)	Woodes Rogers (1708)
Stephen Courtney (1708)	Francis Moore (1730)
George Glas (1761)	Jamima Kindersley (1764)
James Cook (1776)	John Webber (1776)
William Anderson (1776)	George Vancouver (1776)
Charles Clerke (1776)	John Gores (1776)
James King (1776)	John Williamson (1776)
William Harvey (1776)	Richard Hergert (1776)
James Trevenan (1776)	James Ward (1776)
William Midd (1776)	James Burney (1776)
John Rickman (1776)	Molesworth Philipps (1776)
John Hatley (1776)	John Watts (1776)
John Shuttleworth (1776)	David Samwell (1776)
Robert Davies (1776)	John Weber (1776)
Edward Riou (1776)	Alexander Mouat (1776)
David Nelson (1776)	John Henry Martin (1776)
Thomas Edgard (1776)	William Ellis (1776)
John Law (1776)	Willam Bayly (1776)
William Bligh (1776/1788)	Arthur Phillip (1787)
Watkin Tench (1787)	William Bradley (1787)
David Collins (1787)	John White (1787)
John Hunter (1787)	William Bligh (1788)
George Mortimer (1789)	Peter Rye (1791)
Elizabeth Wynne (1797)	George Barrington (1791)
John y Mary Ann Parker (1791)	Francis Grosse (1791)
George Vancouver (1791)	John Barrow (1792)
George Staunton (1776/1792)	

SIGLO XIX

- | | |
|-------------------------------------|---|
| James K. Tuckey (1802) | Alfred Diston (1810) |
| William Hutton (1816) | Hugh Clapperton (1825) |
| Richard Lander (1825) | Robert Pearce (1825) |
| Robert Edward Alison (1827/1829) | James Holman (1827) |
| Philip Barker Webb (1828-1830) | Charles Darwin (1832) |
| J. J. William (1832-1835) | William Arlett (1835) |
| William Robert Wills Wilde (1837) | William White Cooper (1840) |
| Duncan Maclaren (1844/1845) | Thomas Debary (1848) |
| Edward Vernon Harcourt (1850) | Elizabeth Murray (1850-1860) |
| William Hadfield (1853) | Charles J. F. Bunbury (1854) |
| Robert Elwes (1848) | Charles Lyell (1854) |
| Samuel Crowther (1854) | William Balfour Baikie (1854) |
| John T. Dalton (1854) | Thomas C. Taylor (1854) |
| Robert Stephenson (1855) | Charles Piazzi Smyth (1856) |
| Thomas J. Hutchinson (1856) | Athaniel Mason (1856) |
| William Latimer Neville (1856) | John Edward Gray (1858) |
| Richard Thomas Lowe (1858) | Vernon Wollaston (1858) |
| Henry Grant Foote (1860) | Isabelle Arudell, <i>lady</i> Burton (1863) |
| Richard Burton (1863/1881) | George R. Crotch (1864) |
| John Ball (1871) | Alfred Burton Ellis (1871/1882) |
| Henry Nottidge Moseley (1873) | John Murray (1873) |
| Charles Wyville Thomson (1873) | Marianne North (1875) |
| Donald Mackenzie (1875) | Annie Brassey (1876) |
| Thomas Brassey (1876) | Samuel G. W. Benjamin (1876) |
| Thomas y Ann Brassey (1876) | Henry Vizetelly (1877) |
| Charliz (1878) | Alfred Saxe-Cobourg-Gotha (1864) |
| A. Victor Saxe-Cobourg-Gotha (1879) | George Saxe-Cobourg-Gotha (1879) |
| William Marcet (1878) | Alexander W. Mitchinson (1879) |
| Alfred Williams (1880) | James Geikie (1880-1885) |
| George Johnson (1880-1885) | Isaac Bayley Balfour (1880) |
| Olivia Stone (1883/1884) | A. W. Grosser (1985-1889) |
| Henry Hamilton Johnston (1885-1890) | J. J. Aubertin (1885-1886) |
| Mordey Douglas (1886-1887) | Harold Lee (1886-1887) |
| Charles Edwards (1887-1888) | Ernest Hart (1887) |
| Thomas Spencer Wells (1887) | Thomas Spencer Wells (1887) |
| William Black Boy (1887) | Patrick Neill Fraser (1887) |
| Frederick Leighton (1887) | Francis Latimer (1887-1888) |
| Isaac Latimer (1887-1888) | Herbert Coupland Taylor (1887-1888) |
| Ed. G. B. Meade Waldo (1887/1888) | Alfred Samler Brown (1888) |
| Arthur Conan Doyle (1888) | George Graham Toler (1888) |
| George W. Strettell (1888-1890) | Paget Thurstan (1888/1890) |
| Canon H. B. Tristram (1888/1889) | John Baker (1889) |

Morell Mackenzie (1889)	John Cleasby Taylor (1888/1889)
Thomas Henry Huxley (1890)	Walter de Gray Birch (1890)
Walter C. Chapman (1890)	Jasper Creagh (1890)
John Whitford (1890)	Bernard Rowe (1890/91)
John Patrick Chrichton Stuart (1891)	J. H. T. Ellerbert (1891/1892)
Mary Henrietta Kingsley (1892)	Mary Henrietta Kingsley (1893)
A. E. Holt White (1892)	Daniel Morris (1893)
Arthur Warry (1890-1895)	Richard Paget Murray (1895-1900)
Brian Melland (1896)	Osbert Ward (1899)
Henry E. Harris (1896)	

SIGLO XX

John Lodwick (1900)	Osbert Ward (1902)
Jeffrey Ramsay (1908)	Joseph Barcroft (1910)
Gordon Douglas (1910)	Robert Ashington Bullen (1912)
John Abercromby (1914)	J. H. Salter (1917)
Margaret d'Este (1907)	Florence Du Cane (1909)
Charlotte Cameron (1911)	David Bannerman (1913/1920)
Harry Dember (1914)	Agatha Christie (1927)
Bertrand Russell (1930?)	Elizabeth Nicolas (1952)
Winston Churchill (1959)	Henry Myhill (1966/1971)
Richard Burton y Elizabeth Taylor (1956)	
Los Beatles (Paul McCartney, George Harrison y Ringo Starr) (1963)	

CONCLUSIÓN

El viaje a las islas ha pasado por diferentes etapas, determinada por el devenir económico, además de la coyuntura internacional.

La primera etapa se caracterizó por el viaje por razones comerciales. Comenzó en los siglos XVI y XVII, cuando la necesidad del comercio de exportación de la producción vitivinícola, fundamentalmente. Coincide con los años de la primera expansión imperial de las potencias europeas, las cuales comenzaron a fundar compañías para realizar el comercio en ultramar.

La segunda etapa abarca todo el siglo XVIII y primeras décadas del siglo XIX cuando los mares del sur empezaron abrirse a los europeos a raíz de la carrera comercial emprendida por las cortes del Viejo Mundo y la necesidad de ocupación de los nue-

vos espacios geográficos. Las razones de la expansión potenciaron las expediciones científicas, las cuales también eran por razones económicas y políticas, en la medida en que las potencias imperiales mantenían estrategias expansionistas y la que se quedaba atrás perdía protagonismo en el plano internacional.

La tercera etapa comienza en las primeras décadas del siglo XIX, después de las guerras napoleónicas, cuando los británicos se proponen el descubrimiento del interior de África y cuando las islas se incorporan a los viajes por problemas de convalecencia y ocio. El aumento de viajeros en el siglo XIX también se debió a la ampliación de las redes de comunicación marítima y la nueva organización hotelera y de alojamiento. Era un turismo de élite, de alto poder adquisitivo, formado por «rentistas».

Y la cuarta, y última, etapa se inicia con el viaje turístico a partir de los años sesenta del siglo XX. Ya no está protagonizado por exploradores, naturalistas, aventureros y viajeros en general, ni por un turismo de élite como el de décadas anteriores, sino por amplias capas de la clase media y trabajadora de la Europa Occidental y Gran Bretaña en general. En las décadas siguientes el incremento general de rentas en la sociedad y la consolidación de una burguesía media permitió el acceso a la cultura del ocio y la posibilidad de pasar las vacaciones fuera de su país de origen. Sus destinos turísticos preferidos fueron los lugares de sol y playa.

FUENTES Y REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Archivos

Archivo Histórico de Tenerife. La Laguna

Archivo Municipal de La Laguna. La Laguna

Archivo Particular Fernando del Hoyo Solórzano. La Orotava

Archivo Regional Militar de Canarias (A.R.M.C.). Santa Cruz de Tenerife

British Library. Londres

Royal Society. Londres

FUENTES ORIGINALES

- BLIGH, W. (1792). *A Voyage to the South Sea, undertaken by command of His Majesty, for the purpose of conveying the breadfruit tree to the West Indies, in His Majesty's Ship the Bounty [...] Including an account of the mutiny on board the said ship, etc. [With maps and a portrait.]*. Londres: George Nicol.
- COOK, J. (1809). *An Account of a Voyage round the World [i.e. Hawkesworth's account of Cook's first voyage, 1768-71]; A Voyage towards the South Pole, and round the World [i.e. Cook's second voyage, 1772-75]; A Voyage to the Pacific Ocean [i.e. Cook's third voyage, 1776-80]*. 7 vols. Londres: Richard Phillips.
- DAMPIER, W. (1927). *A New Voyage Round the World*. Londres: Arg. Press.
- DAMPIER, W. (1703). *A Voyage to New-Holland*. Londres: James Knapton.
- HAKLUYT, R. (1589). *Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation, made by Sea or over Land, to the most remote and farthest distant Quarters of the earth at any time within the compasse of these 1600 yeeres (1552-1616)*; normalmente usado como *Principal Navigations... (1552-1616)*. Londres, 1.^a ed.
- HAKLUYT, R. (1600). *The third and last volume of the voyages, Navigations, Voyages, Traffiques and discoveries of the English nation*. Anno dom. Londres [BL. shel. 208 h 11].
- HAWKINS, R. (1622). *Observations in His Voyage Into the Souht Sea on April 1593*. Londres.
- HAWKINS, R. (MDCCV). «Voyages to the South Seas by Richard Hawkins on april 1593», en *Navigatium atque Itineratium Bibliotheca. Collection and Travels*. Londres: John Harris.
- HEBERDEN, T. (1752). «Observations made in going up the Pic of Tenerife in 1752», en *Phil. Trans.*, vol. 47.
- HEBERDEN, W. «Sone Account of a Salt found en the Pic of Teneriffe», en *Phil. Trans.*, vol. 55.
- HERBERT, T. (1634). *Some years Travels into divers parts of Asia and Afrique*. Londres: N.A.I.B.
- HUNTER, J. (1793). *An Historical journal of events at Sydney and at sea, 1787-1792, by Captain John Hunter. With further accounts by Governor Arthur Phillip, Lieutenant P. G. King, and Lieutenant H. L. Ball*. Londres: Edited by John Bach. London.
- NAVIGATION ATQUE MENERANTIUM BIBLIOTHECA (MDCCV). Collection of voyages and travels. Londres: Harris.
- Ogilby, J. (1670). *Africa, being an accurate description of the regions of Ægypt, Barbary, Lybia, and Billedulgerid, the land of Negroes, Guinee, Æthiopia, and the Abyssines, with all the adjacent islands [...] belonging thereunto [...] Collected and translated from the most authentick authors, and augmented with later observations; illustrated with notes, and adorn'd with peculiar maps and proper sculptures*. Londres, British Library 146.i.1.
- PHILLIP, A. (1789). *The voyage of Governor Phillip to Botany Bay; with an account of the establishment of the colonies of Port Jackson and Norfolk*

- Island; compiled from authentic papers [...] to which are added the journals of Lieuts. Shorthand, Watts, Ball and Capt. Marshall with an account of their new discoveries.* Londres: John Stockdale.
- PURCHAS, S. (1625). *Purchas His Pilgrimes; Contayning a History of the World, in Sea Voyages and Lande Travells, by Englishmen and Others, in Five Bookes.* 4 vols. Londres: William Stansby, Henrie Fetherstone.
- RALEIGH, W. (1617). *Raleigh's Journal.*
- RALEIGH, W. (1913). *The Discovery of Guiana.* Rouse (W.H.D.) A Library of English Prose.
- RYE, P. (1791). *An Excursion to the Peak of Teneriffe in 1791.* Londres.
- SPRAT, T. (1667). «The History of a relation of the Pico Teneriffe, Received from some considerable merchants and men worthy of credit, who went to the top of it», en *History of the Royal Society.* Jackson I. Cope and Harold W. Jones. (Existe traducción de Víctor Morales Lezcano en la *Revista de Historia*, 149-152 de los años 1965-1966).
- STAUNTON, G. (1797). *An Authentic Account of an Embassy from the King of Great Britain to the Emperor of Chine.* 3 vols. Londres: W. Bulmer & Co.
- TENCH, W. *A Narrative of the Expedition to Botany Bay; with an account of New South Wales [...] To which is subjoined a List of the civil and military establishments at Port Jackson.* Dublín.
- THOMSON, A. T. (1880). *Memoires of the life of sir Walter Raleigh.* Londres.
- WHITE, J. (1790). *Journal of a voyage to New South Wales, with [...] plates of nondescript animals, etc.* Londres.

FUENTES IMPRESAS DE ORIGINALES

- ASTLEY, T. (1745). *Collection of voyages and travels.* 4 vols. Londres: T. Astley.
- BARLOW, E. (1812). *Edward Barlow's Journal. (1659 to 1703). Transcribed from the original manuscript by Basil Lubbock.* 2 vols. Londres: Hurts and Blackett.
- BARLOW, E. (1934). *Barlow's Journal of his Life at Sea in King's Ships, East & West Indiamen & other Merchantmen from 1659 to 1703. Transcribed from the original manuscript by Basil Lubbock. With 13 coloured illustrations and 43 coastline drawings.* 2 vols. Londres: Hurst & Blackett, pp. 575.
- BEAZLEY, R. (1903). *Voyages and travels, mainly during 16th and 17th centuries.* Londres: Archibald C.
- EDWARDS, P. (1988). *Last Voyages.* Oxford: Clarendon Press.
- GLAS, G. (1976). *The history of the discovery and the conquest of the Canary Islands with an Enquiry into the origin of the Ancient Inhabitants to which is added A Description of the Canary Islands including The modern History of the Inhabitant.* Londres: Dodsley and Durhan. MDCCLXIV. (Existe traducción del inglés de Constantino Aznar de Acevedo, publicado por el Instituto de Estudios Canarios, La Laguna).
- HAKLUYT, R. (1903-1906). *The Principal Navigations Voyages, Traffiques & Discoveries of the English Nation Made by Sea or Over-land to the Remote and*

Farthest Distant Quarters of the Earth at any time within the compasse of these 1600 Yeeres. 12 vols. Glasgow: Maclehose.

- KERR, R. (1811-24). *A General History and Collection of Voyages and Travels arranged in systematic order: forming a complete History of the origin and progress of navigation, discovery and commerce, by sea and land, from the earliest to the present time.* 18 vols. Edimburgo y Londres.
- STONE, O. M. (1882). *Norway in June.* Londres: Marcus Ward.

LIBROS Y ARTÍCULOS

- ÁLVARO, S. (2011). «Doscientos años de soledad», en ÁLVARO, S. y ORIAZÁBAL, J. *Montañas del mundo.* Barcelona: Lunwerg.
- AZNAR VALLEJO, E. (1981). *Documentos canarios en el registro del sello, 1476-1517.* La Laguna.
- BÉTHENCOURT MASSIEU, A. (1956). «Canarias e Inglaterra. El comercio de los vinos (1650-1800)», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 2. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- BÉTHENCOURT MASSIEU, A. (1991). *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800).* Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- BRADLEY, Peter T. (1992). *Navegantes británicos.* Madrid: Mapfre.
- CORANESCU, A. (1963). *Thomas Nichols, mercader de azúcar, hispanista y hereje.* La Laguna: I.E.C.
- CREIGHTON, L. (1902). *Life of sir Walter Raleigh.* Londres.
- DARWIN, C. (1997). *Autobiografía y cartas escogidas.* Madrid: Alianza Editorial.
- DAVIS, R. (1976). *La Europa atlántica, desde los descubrimientos hasta la industrialización.* Siglo XXI. España.
- EDWARDS, E. (1868). *The life of sir Walter Raleigh.* Londres.
- EDWARDS, P. (1988). *Last Voyages.* Oxford: Clarendon Press.
- FAJARDO SPÍNOLA, F. (1977). *Reducciones de protestantes al catolicismo en Canarias durante el siglo XVIII: 1700-1812.* Santa Cruz de Tenerife.
- FERNÁNDEZ ARMESTO, F. (1982). *The Canary Islands after the Conquest.* EE.UU.: Oxford University Press.
- FERNÁNDEZ ARMESTO, F. (1995). «Inglaterra en el atlántico en la Baja Edad Media», en AA.VV. *Canarias e Inglaterra a través de la Historia.* Cabildo de Gran Canaria.
- GARCÍA PÉREZ, J. L. (1988). *Viajeros ingleses en las Islas Canarias.* Santa Cruz de Tenerife: Caja de Ahorro.
- GONZÁLEZ LEMUS, N. (1998). *Viajeros victorianos en Canarias.* Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- GONZÁLEZ LEMUS, N. (2003). «Las huellas del Teide en la historia», en Catálogo de la exposición *el Teide representación e identidad.* Santa Cruz de Tenerife: Cabildo de Tenerife.
- GONZÁLEZ LEMUS, N. (2007). *Clima y medicina. Los Orígenes del turismo en Canarias.* Santa Cruz de Tenerife: Ediciones Idea.
- GOSSE, E. (1886). *Raleigh.* Londres.

- GRAMONT, S. de (2003). *El dios indómito*. Madrid: Turner.
- GUIMERA RAVINA, A. (1985). *Burguesía extranjera y comercio atlántico*. Tenerife: Gobierno de Canarias y C.S.I.C.
- HERRERA PIQUÉ, A. (1987). *Las Islas Canarias, escala científica en el Atlántico. Viajeros y naturalistas en el siglo XVIII*. Madrid: Ed. Rueda.
- HOLLET, D. (1995). *The conquest of the Niger by land and sea*. Reino Unido: P.M. Heaton Publishing.
- HUGHES, R. (1988). *The Fatal Shore*. Suffolk: Collins and Pan Books.
- LORENZO CÁCERES, A. (1941). *Malvasía y Falstaff. Los vinos de Canarias*. La Laguna de Tenerife: Instituto de Estudios Canarios.
- LUCENA SALMORAL, M. (1992). *Piratas, bucaneros, filisteos y corsarios en América*. Madrid: Mapfre.
- MILTON, G. (1999). *El hombre que tuvo el coraje de cambiar la historia*. Barcelona: Martínez Roca.
- MORALES LEZCANO, V. (1970). *Relaciones mercantiles entre Inglaterra y los archipiélagos del Atlántico Ibérico*. La Laguna: Instituto de Estudios Atlánticos.
- PERAZA DE AYALA, J. (1950). «El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI y XVII y XVIII», en *Revista de Historia*. Universidad de La Laguna, tomo XVI.
- PERAZA DE AYALA, J. (1988). *Obras —selección 1928-1986—*. Consejería de la Presidencia. Gobierno de Canarias.
- PORTER, A. N. (1991). *Atlas of British overseas expansion*. Londres: Roudledge.
- PRAT, M. L. (2010). *Ojos imperiales. Literatura de viajes y transculturación*. México: FCE.
- ROBINSON, J. (1990). *Wayward Women*. Reino Unido: Oxford University Press.
- RODD, R. (1901). *Sir Walter Raleigh*. Londres.
- ROGOZINSKI, J. (1995). *Dictionary of Pirates*. Nueva York: Wordsworth.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1947). *Los viajes de John Hawkins a América (1562-1595)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americano.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1991). *Canarias y el Atlántico*. 5 vols. Madrid: Gobierno de Canarias.
- SANTIAGO, M. (1944). «Woodes Rogers en Canarias», en *Revista de Historia*, núm. 66.
- VIERA Y CLAVIJO, J. (1956). *Historia general de las Islas Canarias*. Santa Cruz de Tenerife: Goya.
- WHITEHAD, C. (1854). *The life and times of sir Walter Raleigh*. Londres.