

## **MOVIMIENTO PORTUARIO EN EL PROTOTURISMO TEMPRANO Y EL PASO DE *LA PIZARRO* POR LAS CANARIAS ORIENTALES**

Nicolás González Lemus\*

**Resumen:** Cuando los Mares del Sur empezaron a abrirse a los europeos a raíz de la carrera comercial, todos los muelles isleños fueron capaces de suministrar víveres, por lo que eran muy frecuentados, sobre todos los de las islas de mayor capacidad productiva como eran Tenerife y Gran Canaria. Sin embargo, los proyectos expedicionarios no se realizarían hasta bien entrado el siglo XVIII, cuando las condiciones políticas en Europa las permitieran. A través de sus ojos se estudia el comercio en la isla de Tenerife. Pero las operaciones mercantiles estaban llenas de obstáculos, sobre todo en el siglo XVII, desde naturales hasta bélicas por la presencia pirática en aguas isleñas.

**Abstract:** When the South Seas began to open to European trade following the race, all the island harbors were able to supply springs supplies, so they were very frequented, on all the islands of greater productive capacity, specially Tenerife and Gran Canaria. However, the expeditions would not be realized until well into the eighteenth century, when political conditions permit in Europe. Through the eyes of the travels the trade is studied on the island of Tenerife. But the commercial operations were full of obstacles, especially in the seventeenth century, from natural to piratical military presence in the island waters.

**Palabras clave:** piratas, vino, verduras, comercio, puertos, islas.

**Keywords:** pirates, wine, vegetables, trade, harbors, islands.

---

\* Profesor contratado Doctor Tipo I. Escuela Universitaria de Turismo Iriarte. Universidad de La Laguna. Suecia, 17. 38300 La Orotava. Santa Cruz de Tenerife. España. Teléfono + 34 922 332 390; correo electrónico: musle@nicolasglemus.es.

## INTRODUCCIÓN

Si bien es verdad que existen algunas publicaciones de los textos de algunos viajes del setecientos, no abundan los estudios sobre sus experiencias y comentarios en los puertos isleños, justamente en el siglo donde se realizan algunas transformaciones. Desde la década de los noventa del siglo pasado, la proliferación de publicaciones de diversos viajeros ha sido intensa, como puede comprobarse repasando los repertorios bibliográficos. Empezó el Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria y la editorial Idea ha desarrollado un amplio número de publicaciones.

Entre los años 1988 y 1992 acudí asiduamente a la British Library de Londres y pude consultar a un gran número de viajeros por las islas, algunos publicados en español, sin embargo, hay un número amplio que aún aparecen en el anonimato. Aquí resaltamos algunos de gran importancia que en este trabajo reseño por primera vez como William Dampier (1703), Jacob Roggwein (1724), John Byron (1767), John Henry Cox (1791), George Mortimer (1791), George Hamilton (1793), Tuckey, J. K. (1805), Alcide D'Orbigny (1824), entre muchos otros que se tratarán a lo largo de trabajo. Pude consultar los textos originales relativos a las islas.

Ahora presento, después de varias décadas de haber comenzado mis visitas a Londres, los resultados de sus objeciones sobre el puerto de Tenerife.

Además de la British Library mantuve correspondencia con la Staffordshire Record Office en el Stafford del Reino Unido, donde se conserva el interesante informe del cónsul en Tenerife J. Magra, fechado el 10 de septiembre de 1773 y dirigido al Secretario de Estado, el conde Rochford, sobre el comercio británico-canario.

He dividido el conjunto del trabajo en tres partes. El viaje en seiscientos como introducción y reflexión sobre la estancia de algunos viajeros como ejemplo de sus "turísticas". Un segundo bloque que consiste en el Teide como auténtico reclamo de muchas expediciones. Un tercer bloque la experiencia de estos viajeros en el puerto de Santa Cruz de Tenerife y el hundimiento del mercado vitivinícola.

### 1. EL SEISCIENTOS EN TENERIFE

Las Islas Canarias, por su situación geográfica, se instituyeron como destino privilegiado en las décadas de la expansión atlántica. Tras la incorporación a la órbita europea las islas van a recibir a cuantos viajeros, navegantes y naturalistas cruzaban las aguas del Atlántico. Sus puertos se convirtieron en centros de aguada y avituallamiento. Gran Bretaña fue el país con el que las islas mantuvieron unas más estrechas relaciones comerciales tras la producción vitivinícola. El principal reclamo del viaje en el siglo XVII era por el vino. Los principales islas de escala eran La Palma, que «producía azúcar muy buena, aunque poca cantidad; también tiene una mermelada excelente «más barata que la de Tenerife, y en La Palma se consigue muy buen vino y algunos barcos van allí para comprarlo. Sin embargo, «Tenerife es la mejor de todas, y produce el mejor vino y más cantidad que las demás, y son los ingleses los que comercian aquí más que comerciantes de otras naciones, ya que varios agentes viven en la isla y casi todo el vino se exporta a Inglaterra».<sup>1</sup> Agentes ingleses estaban establecidos en nuestros puertos, pero los lugares en donde se realizaban las operaciones de carga y descarga eran en las ensenadas o calas. Estaban expuestos a grandes riesgos de todo tipo, desde

---

<sup>1</sup> Edward Barlow's Journal. (1659 to 1703). Transcribed from the original manuscript by Basil Lubbock. 2 vols. Hurts and Blackett. London, 1812. vol. I, 139.

naturales hasta piráticas. El caso del marinero Edward Barlow es muy ilustrativo. En las primeras semanas de 1668 el marinero inglés se embarcó para Canarias en el *Real Friendship*, justo dos años después de que Carlos II aplicara las barreras aduaneras a la entrada de vinos isleños a favor de los portugueses, sus nuevos socios políticos.<sup>2</sup> A pesar de la merma que supuso la medida a los vinos canarios, el comercio con los caldos del *canary sack* y el *malvasía* continuó siendo demandados por las clases altas de Inglaterra. El *Real Friendship* ancló en el Puerto de Orotava (actual Puerto de la Cruz) después de 30 días de navegación. En el mismo fondeadero se encontraban tres o cuatro navíos que también habían partido de Londres al mismo tiempo que Barlow, pero que habían llegado antes. En el Puerto de la Cruz fueron desembarcadas en lanchas las mercancías que traían, las cuales regresaban al navío llenas de vino. También se exportaba desde la isla jacaranda, cuya madera aromática era muy apreciada en ebanistería y usos boticarios, que se la denomina “palo de rosa”, aunque no alcanzaba el volumen del vino.<sup>3</sup> Aquí solamente adquirieron la mitad de la carga de vino, «pero no tuvimos la oportunidad de entrar con el mar en calma por debajo de los acantilados hasta dentro de dos días... Una lancha desembarcó al capitán y a nuestro mercader, y yo también tomé la oportunidad. Era muy peligroso desembarcar porque el acceso era extremadamente estrecho y el mar siempre rompía con fuerza contra las rocas. Incluso el mar volcó a una de las lanchas y tres hombres se ahogaron». Después de tomar tierra los ingleses volvieron al barco por la noche y dos días más tarde desembarcaron toda la mercancía en lanchas españolas (duelas y aros para los toneles, telas de lino y lana, aceite, mantequillas, quesos y velas, mercancías todas ellas que se vendían muy bien en las islas).<sup>4</sup> A la semana empezaron a cargar barriles de vino, «que comprobamos antes para asegurarnos que contenían vino y no agua». Era también un lugar difícil para repostar agua porque «era con frecuencia muy peligroso ya que teníamos que recogerla desde una enorme e inclinada roca y el fuerte oleaje del mar la cubría de vez en cuando y antes de retroceder otra vez de repente, cayendo desde unos cinco o seis metros. Así que teníamos que estar siempre al asecho del oleaje –según Barlow. Pero valía la pena. Según el mismo Barlow, «es una isla muy aprovechable por sus largos y agradables viñedos que producen una uva excelente de la que sacan un vino delicioso y poco común, aunque también se puede encontrar algún vino normal y corriente».

Luego se dirigieron a Garachico para comprar más vino. No terminaron las dificultades. «Descargamos nuestro trigo y cargamos algo de vino hasta que se levantó un viento del noroeste y no pudimos continuar en esa posición, siendo ésta la costa noroeste. Así que nos vimos obligados a retroceder a mar abierto, todos los barcos, durante unos diez días antes de poder volver otra vez al Puerto de Orotava. Tuvimos que levar ancla cinco veces antes de conseguir cargar todo, algo que nunca había ocurrido en otras ocasiones».<sup>5</sup>

Viajó por segunda vez a Tenerife en 1676 en el navío *Mayflower*, aunque no permaneció tanto tiempo como la primera visita. En esta ocasión traía a bordo maíz, muy barato en Inglaterra pero muy escaso en las islas, dada la crisis cerealística que se estaba padeciendo. En esta ocasión el *Mayflower* transportó 360 pipas de vino, al precio de tres y cuatro chelines el galón (4,5 litros).<sup>6</sup> Pero Barlow aprovecha la ocasión y compró para él mismo tres cascos de trescientos litros a tres chelines el galón. El mal

<sup>2</sup> Proclamations, II. Chronological Series, Charles II (1660-1685) by the King. A proclamation prohibiting the importation of all wines of the growth of the Canary Islands...1666.

<sup>3</sup> *Ibidem*.

<sup>4</sup> *Ibidem*.

<sup>5</sup> *Ibidem*.

<sup>6</sup> *Ibidem*, v.I., p. 283.

estado de uno de los cascos le hizo perder alrededor de unos 150 litros en alta mar. Estos precios eran considerados por los viajeros y comerciantes excesivamente bajos como consecuencia de su estrepitosa caída por la política arancelaria aplicada a los caldos por Carlos II en beneficio de los portugueses. No obstante, el precio de venta del vino en destino aumentaba su valor por el alto impuesto de importación que se aplicaba en Inglaterra. Los vinos en el momento de ser introducidos en el mercado inglés tenían que pagar, según el viajero Delon, 17 *ryals*. El *ryal* valía 15 chelines, lo que suponía 255 chelines por pipa,<sup>7</sup> es decir, 2,40 chelines por galón, una tasa de importación casi el doble. Unos excesivos impuestos aduaneros que contribuyeron a disminuir la presencia de nuestros caldos en el mercado británico.

Las naves también estaban expuestas al peligro de los ataques de los piratas berberiscos. «Todos los días recibimos vino a bordo, traídos por lanchas españolas. Un día un pequeño mercante que estaba en el fondeadero rompió sus amarras en las rocas, perdió dos anclas, fue arrastrado hacia aguas adentro y no pudo encontrar otro anclaje. Cuando se puso a la derriba hacia el sudoeste de la isla tuvo la mala suerte de ser capturado por un barco pirata moro de Salé. En esos tiempos estábamos en guerra con Marruecos. Sin embargo, sus hombres se escaparon de la esclavitud porque cogieron una lancha al avistar al pirata y pusieron rumbo a la isla. Pero los españoles, viéndolos remar en dirección a la isla y pensando que eran los moros que venían a robar algo, dispararon y mataron a uno de los marineros antes de darse cuenta de su equivocación». Él mismo temió un ataque de los piratas de *Sally Rovers*, como eran conocidos los piratas de Salé en Inglaterra, también *Sale Rovers* o *Sallee Rovers*. Según Barlow, eran unos piratas y bárbaros que robaban cualquier cosa. «Habían capturado a varias de nuestras pequeñas embarcaciones pero nunca se atrevían con un barco de cierta fuerza. Las naves de guerra inglesas los buscaban constantemente, pero nunca los cogían». Cuando regresaba a Inglaterra en su primer viaje a las islas, cerca de la isla de Madeira y Porto Santo vio a un navío bastante cerca de sus naves y temió que podría ser un buque de guerra marroquí. No fue así y lograron regresar con dificultad.

Pero cuando no eran los piratas berberiscos eran las naciones en guerra. Cuando Barlow realiza su tercer viaje a las islas en 1692, Inglaterra estaba en guerra con Francia desde 1688, y temía a los buques franceses. Mientras descansaban en Falmouth fueron alertados de que había entre ocho o diez buques de guerra franceses cerca de las islas Sorlingas. «Pensamos que seguramente eran los que habíamos visto por los alrededores de Plymouth y que sin duda se habían dirigido hasta allí, por delante de nosotros, para atacarnos al salir del Canal de la Mancha. Hubiéramos sido una valiosa captura ya que en total llevábamos en dinero y en el cargamento de unas 150.000 libras. Gracias a Dios no dimos con ellos».

En efecto, en esta ocasión fue en un viaje a las Indias de la *East India Company*, formada por cuatro navíos, el *Barkly Castle*, el *Charles*, el *Medena* y el *Sampson*, que partieron de los Downs el 16 de marzo del 1692, con una carga valorada en 150.000 libras esterlinas. A la isla que se dirigieron con la intención de repostar agua y provisiones fue a Gran Canaria. El 14 de abril, después de quince días navegando, avistaron la isla, y el 15 echaron el ancla en la entrada al muelle a 14 brazas. El *Medena* apareció pasados cuatro o cinco días después. En Las Palmas permanecieron los días necesarios para recoger las provisiones, arreglar las vergas, entre otras operaciones. Pero a los catorce días de permanencia allí, una de las pasajeras del *Charles* se casó con el cónsul inglés en la isla. Era soltero y se enamoró de ella, así que preparó una boda y se la llevó a tierra con él. El *Medena* también dejó en tierra a varios hombres. Eran

---

<sup>7</sup> Astley, Thomas. *Collection of voyages and travels*. T. Astley. 5 vols. London. MDCCXLV. p. 543.

agentes y escribientes de la *East India Company*. Perdieron todas sus propiedades y la ropa que tenían a bordo, y les fue muy caro regresar a Inglaterra por su cuenta.

Otros navegantes que visitaban las islas por razones comerciales también dejaban a un lado los motivos económicos y decidían explorar y disfrutar de la isla a la que arribaron. Hacen “turismo” en la medida en que realizan unas actividades durante su estancia muy distintas a las que motivaron el viaje. Por ejemplo, en su viaje a México en el mes de febrero de 1555, los ingleses Robert Tomson<sup>8</sup> y John Fields llegaron a Las Palmas de Gran Canaria y se quedaron unos 18 o 20 días en casa de Edward Kingsmill y otros comerciantes ingleses que trabajaban como agentes para Anthony Hickman y Edward Castelin. Pues bien, durante su permanencia en la isla realizaron excursiones para verla.<sup>9</sup> Pero en el caso de Tenerife, el auténtico reclamo de viajeros y aventureros era la excursión al Teide. En 1646, o 1652, según las fuentes, el volcán fue visitado por los comerciantes ingleses Philips Ward, John Webber, John Cowling, Thomas Bridges y George Cove, que sería publicada en la primera historia de la *Royal Society*, en 1667, escrita por Thomas Robert Sprat.<sup>10</sup> 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 al Teide acompañado en esta ocasión por Bernardo Valois.<sup>11</sup>

Cuando los Mares del Sur empezaron a abrirse a los europeos a raíz de la carrera comercial y dominio imperial emprendidos por las cortes del Viejo Mundo, el Teide iba a ser un imán que las atrajera al muelle de Santa Cruz. Ahora sobresale la estancia de muchos buques de paso en lugar de ida y vuelta. Proyectos expedicionarios que no se realizarían hasta bien entrado el siglo XVIII, cuando las condiciones políticas en Europa las permitieron. En efecto, las coaliciones de las respectivas Coronas entre los años 1721 y 1740 y las correspondientes tensiones desatadas, además de los diversos conflictos bélicos como consecuencia de ellas, desembocando más tarde en la Guerra de los Siete Años (1756-1763), impidieron la realización de cualquier expedición marítima, aunque todavía quedaban inmensos claros en los mapas y muchos problemas por resolver. El más sugestivo e irritante de todos era el planteado desde décadas: *Terra Australis*.<sup>12</sup> A principios de siglo se habían hecho algunas expediciones esporádicas como la de Jacob Roggewein, que a sus sesenta años realiza un viaje, desde 1721 hasta 1723, a la “parte del globo *Terra Australis Incognita*, todavía con escasas noticias sobre ella”, por iniciativa de la *Duch East India Company*. Partió de Ámsterdam el 16 de julio de 1721. Sobre noviembre pasó por las islas, y cuando se encontraba entre ellas le vino a la mente el problema candente en la navegación con respecto al meridiano, en la medida en que «los geógrafos de Holanda adoptaron como el primer meridiano en sus mapas y cartas marinas el Pico de Tenerife [el Teide], considerada como la montaña más alta del mundo, mientras que Francia e Inglaterra se inclinaron en fijar su primer

---

<sup>8</sup> Otras fuentes lo apellidan Thompson o Thomson.

<sup>9</sup> Hakluyt, Richard: *The third and last volume of the voyages, Navigations, Traffiques and discoveries of the English Nation*. Anno Dom. London, 1600. p. 580; TOMSON, Robert: *Voyage to the West Indies and Mexico 1556-1558*, en Beazley, Raymond (1903): *Voyages and Travels*. Archibald Constable and Co. Westminster. p. 7; además, González Lemus, Nicolás: “Mercantilismo, ciencia y viajeros ingleses en Canarias durante la época estuardiana” en Congreso Internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648. Mayo 1998. Museo Canario. Las Palmas de Gran Canaria, y *Comunidad británica y sociedad en Canarias*. Edén Ediciones. Puerto de la Cruz, 1997. p. 20.

<sup>10</sup> Sprat, Thomas (1667): “A Relation of the Pik of Teneriffé, received from some considerable Merchants ad Men, worthy of Credit, who went to the Top of it” en *History of Royal Society*. t.4º. p. 200.

<sup>11</sup> Guimerá Ravina, Agustín (1985): *Las memorias del comerciante irlandés Bernardo Valois*. Gobierno de Canarias y CSIC. Tenerife. p. 55.

<sup>12</sup> Brosse, Jacques (1985): *La vuelta al mundo de los exploradores*. Reseña. Ediciones del Serbal. Barcelona. p. 14.

meridiano en sus respectivas capitales de París y Londres. Estas diferencias han originado mucha confusión sobre las longitudes de los lugares entre los marinos a la hora de usar estos diferentes ajustes; y a causa de esto, Luis XIII de Francia, por edicto de 1634, empeñado en obviar este inconveniente, decide que el primer meridiano sea establecido en la isla de El Hierro, la más occidental de las Canarias».<sup>13</sup>

Y si entonces alguna expedición era fletada por un Estado en conflicto era con carácter bélico. William Dampier visitó las islas con otro de los más grandes corsarios ingleses, Wood Rogers, en 1708, con la fragata *Duke*, acompañado por otra fragata, *Duchess*, capitaneada por Stephen Courtney.<sup>14</sup> La visita a las islas estuvo salpicada de incidentes porque cuando se encontraba navegando entre Gran Canaria y Fuerteventura, en la madrugada del 18 de septiembre de 1708, dieron caza a un pequeño barco de 25 toneladas con 45 pasajeros de Puerto de Orotava con destino a Fuerteventura y luego se acercaron al valle para negociar su devolución. El viaje de Rogers se recordará porque en su diario, *A cruising voyage round the World*, describe la vida de Alexander Selkir, un bucanero escocés que había sido abandonado por su capitán en una playa de la isla de Juan Fernández en septiembre de 1704, a unos 640 kilómetros al oeste de Valparaíso (Chile), y que serviría a Daniel Defoe para la recreación de su *Robinson Crusoe*, así como la recreación en su libro *The Four Years Voyages of Capt. George Roberts* de las andanzas piráticas en Canarias del capitán George Roberts en 1721, lo que ha llevado a algunos insinuar, erróneamente, que Roberts era el seudónimo de Daniel Defoe, y consecuentemente afirman que Defoe visitó las islas. Incluso hay quien considera a George Roberts un pirata de ficción, otro de los viajeros imaginarios de Defoe, como el prologuista de la reedición de *The Four Years Voyages of Capt. George Roberts*, Walter Wilson, en 1830.<sup>15</sup> Según John Robert Moore, Daniel Defoe conoció bien al capitán Woodes Rogers, quien al ser señalado para suprimir las colonias piráticas en las Bahamas pudo haberle dado a Defoe mucha información de la piratería,<sup>16</sup> y Edward Godfrey considera que “es posible que el trabajo haya sido redactado por Defoe, porque es muy parecido al estilo, detalles y el contenido de las historias de Defoe”.<sup>17</sup> Daniel Defoe no estuvo en Canarias.

De piratas auténticos iban las visitas a las Islas Canarias en estas décadas, pero mientras unos dejaron huellas de sus oficios,<sup>18</sup> otros pasaron desapercibidos. Tal fue el capitán John Clipperton. Pirata y rebelde inglés, que merodeaba por los mares del

---

<sup>13</sup> Roggewein, Jacob (1724): *Voyage round the world in 1721-1723*, en KERR, R. (1810). v. II. p. 71.

<sup>14</sup> Rogers, Woodes (1712): “A cruising voyage round the World, first to the South Seas thence to the East Indes and homeward by Cape of Good Hope, begun in 1708 and finished in 1711 by Captain Woodes Rogers...” A. Bell and B. Lintod. London, en *A New Collection of Voyages Discoveries and Travels: containing whatever is worth of notice, in Europe, Asia, Africa and America ... Illustrated with a variety of accurate maps, plans, and elegant engravings*. London: J. Knox, 1767. pp. 123-130. [Existe un trabajo de Miguel Santiago “Woodes Rogers en Canarias”, *R. de H.* nº 66, 1944. pp. 156-172, basado en las fuentes francesas].

<sup>15</sup> Son varias las reediciones de las aventuras de George Roberts (1721) y existe una larga controversia sobre la autenticidad de este pirata, que no hay raso de su existencia en los archivos ni en la prestigiosa *The wordsworth Dictionary of Pirates* de Jan Rogozinski. En esta ocasión he utilizado la catalogada por la British Library como obra de DEFOE, Daniel (1726): *The Four Years Voyages of Capt. George Roberts, being a series of uncommon events which befell him in a voyage to the islands of the Canaries, Cape Verde and Borbadoes... in 1721* (838. c. 5). London.

<sup>16</sup> Furbank, P.N./Owens, W.R. (1988): *The Canonisation of Daniel Defoe*. Yale University Press. London. p. 105.

<sup>17</sup> Godfrey, Edward (1948): *A reference guide to literature of travel*. University of Washington. Estados Unidos. p. 370.

<sup>18</sup> Para la piratería consúltese la magna obra de Antonio Rumeu de Armas (1991): *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*. 5 volúmenes. Gobierno de Canarias, Cabildos de Tenerife y Gran Canaria.

Caribe y de América y desertó al Pacífico cuando se dirigía en la expedición de Dampier en 1704 a los Mares del Sur, y en 1705 convirtió la isla que lleva su nombre en su guarida para refugiarse. Visitó las islas plácidamente en 1719. Una vez se le permitió regresar a Inglaterra tras el “Edicto para la Supresión de la Piratería” de Jorge I en 1717, el gobierno británico le da la patente de corso y junto con George Shelvocke<sup>19</sup> y William Betagh partieron del muelle de Plymouth el 13 de febrero de 1719 hacia Juan Fernández. Clipperton viajaba en el *Success*, con 36 cañones y 180 hombres, y Shelvocke en el *Speedwell* con 24 cañones y 106 hombres. El *Success* llegó a Canarias el 6 de marzo. Estuvo diez días entre Tenerife, El Hierro y La Gomera esperando el resto de la embarcación. A pesar de estar en guerra España contra Inglaterra, la visita de Clipperton a las islas estuvo libre de incidentes. Después de permanecer unos días en La Gomera, partió rumbo a Cabo Verde el 15 de marzo.<sup>20</sup> Los viajes de Shelvocke, Betagh y Clipperton fueron las últimas expediciones de corso que se autorizaron en Gran Bretaña rumbo a los Mares del Sur, que no significa que no se fletaran buques de guerra. En 1740 Gran Bretaña fleta la expedición confiada a George Anson en plena guerra con España para capturar uno de los galeones que transportaban oro y plata a Sevilla. El viaje del capitán Anson inicia una nueva etapa, signo de que el gran momento de la piratería estaba acabando.

## 2. EL TEIDE, RECLAMO DE EXPEDICIONES CIENTÍFICAS

Cuando la Guerra de los Siete Años finaliza tras la firma del tratado de París el 10 de febrero de 1763, comienza el intento de dominio del Pacífico por parte de Francia e Inglaterra. Los puertos isleños, fundamentalmente de las islas occidentales, son visitados por la mayoría de las naves por avituallamiento. Sin embargo, el puerto de Santa Cruz de Tenerife será el preferido. Por un lado, porque contaba con un dique-muelle que facilitaba el tráfico marítimo de pasajeros y mercancías terminado hacia 1750 y, aunque no era un dique al que pudieran atracar las naves que seguían fondeando al abrigo de Anaga, facilitaba de forma importante la carga y descarga de las lanchas que realizaban el trasbordo,<sup>21</sup> y por otro, por encontrarse el Teide en la isla. El Teide va a tener un protagonismo a la hora de las escalas en los puertos canarios de primer orden. En efecto, los viajes de exploración realizados a partir de la segunda mitad del siglo XVIII y que arribaron en los muelles de las islas tienen el común denominador de haber tenido muchos de sus ocupantes el deseo de ascender al Teide. Salvo James Cook, que pasó por aguas isleñas en su primer viaje (1768-1771), y solo hizo unas bellas referencias al Teide, solo hizo escala en su tercer viaje con las naves *Revolution* y *Discovery* (1776-1780). Por su importancia nos detendremos algo.

Cook se dirigía al Cabo de Buena Esperanza y el *Resolution* pierde el heno y los cereales del ganado como consecuencia de una fuerte tormenta de mar a la altura del Golfo de Vizcaya y decidió hacer escala en Santa Cruz de Tenerife el 1 de agosto de 1776 para reponer lo perdido y tomar víveres y provisiones.<sup>22</sup> Cook iba acompañado de

---

<sup>19</sup> Shelvocke, George (1726): *A voyage round the world, by way of the Great South Sea performed in the years 1719-1722*. London. p. 6.

<sup>20</sup> Clipperton, John (1719-1720: “Voyage round the world” en KERR, Robert: (1810). *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 v. Edinburgh. v. X. p. 4.

<sup>21</sup> COLA BENÍTEZ, Luis (2013): *Itinerario histórico de Santa Cruz de Santiago de Tenerife*. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife. P. 39.

<sup>22</sup> Cook, James. “A voyage to the Pacific Ocean, undertaken by the Comand of his Majesty, for making

John Webber, destacado artista, pintor de paisajes y diseñador miembro de la *Royal Academy*; el médico cirujano William Anderson; y los botánicos David Nelson, recomendado por Joseph Banks, y William Aiton, y dos jóvenes que llegarían a ser grandes navegantes en los anales de la navegación: el guardia marina George Vancouver y el contramaestre William Bligh. Los naturalistas en esta ocasión fueron varios oficiales, destacando James King. James Cook estaba al mando del *Resolution*, mientras el *Discovery* al mando del capitán Charles Clerke.<sup>23</sup>

Recuerdese que los viajes fueron originalmente publicados en tres volúmenes. El primero y el segundo escritos por el propio James Cook, pero el tercero no pudo terminarlo a causa de su trágica muerte. Incluso tampoco pudo terminar su diario a bordo. Cuando James Cook muere, el capitán Charles Clerke tomó el mando hasta que murió de tuberculosis el 22 de agosto de 1799, a los 38 años de edad, y el capitán James King, el último en tomar el mando, se encargaría de redactarlo desde el 17 de enero de 1779 en adelante.<sup>24</sup> Fue el mismo capitán James King quien redactó el tercer viaje de Cook y la estancia del *Resolution* en Tenerife. Su trabajo está enriquecido por comentarios que hizo sobre la isla el médico de a bordo William Anderson. En Santa Cruz la expedición coincidió con la fragata francesa *Boussole* del ingeniero, capitán de navío, jefe de sección de Marina del Ministerio, miembro de la Academia de Ciencias de París y del Instituto Eminentísimo y el mayor geodesta francés, Charles Borda, que había hecho su segundo viaje a la isla para medir la altura del Teide. En esta ocasión fijó la posición de las islas y realizó la correcta medición del Teide (3.712,8 metros, la altitud más próxima a la real, 3.718 metros). La triangulación para lograrla la hizo desde los Llanos de La Paz, perteneciente a la familia Cologan, y tomando como referencia el drago de los jardines de Franchy (La Orotava), Monte Miseria, donde se encuentra el Parque Taoro (Puerto de la Cruz) y el propio Teide.<sup>25</sup> Uno de los pocos viajes que se realizó por razones científicas como el de Alexander von Humboldt.

Otro que tampoco arribó por el Teide sino por avituallamiento fue la *Bounty* dirigida por el capitán William Bligh, uno de los contramaestres que acompañó al capitán James Cook en el viaje de 1776. Zarpó de Spithead la mañana del domingo 23 de diciembre de 1787. Bajo su mando,<sup>26</sup> como segundo comandante iba John Fryer, que luego criticaría los métodos autoritarios de Bligh, y el botánico David Nelson, recomendado por Joseph Banks para la expedición como había hecho con James Cook.<sup>27</sup> El barco lo adquirió la *Royal Navy* con el fin de transportar el árbol del pan desde Tahití hasta el Caribe, ya que con la harina de sus frutos se elaboraría pan como alimento barato para los esclavos en las plantaciones de caña de azúcar. Fondeó al oeste de la rada de Santa Cruz a las nueve y media de la mañana del domingo 6 de enero de 1788. Tan pronto el barco echó el ancla, un oficial tomó tierra para presentar sus respetos al gobernador, el marqués de Branciforte, e informarle de que había hecho escala para obtener víveres y reparar los daños que habían sufrido a causa del mal tiempo. La

---

discoveries in the Northern Hemisphere to determinate the position and extent of the West Side of North America, its distance from Asia, and the practicability of a Northern passage to Europe. Perform and under direction of Captains Cook, Clerke and Gore in his Majesty's Ships the *Resolution* and *Discovery* in the years 1776, 1777, 1778, 1779 and 1780", en KERR, Robert: (1810). v. 15.

<sup>23</sup> González Lemus, Nicolás: "James Cook en Tenerife, 1776". La Prensa, *EL DÍA*, 27 abril de 1997.

<sup>24</sup> Cook, J. *Op. cit.* v. III. p. 89.

<sup>25</sup> González Lemus, N. (2003): "La huella del Teide en la historia" en catálogo de la exposición El TEIDE, representación e identidad. Excmo. Cabildo Insular de Tenerife. p. 42.

<sup>26</sup> Bligh, William (1790): *A voyage to the South Sea undertaken by command of his Majesty for the purpose of conveying the bread-fruit tree to the West Indies in his Majesty's Ship Bounty*. George Nicol, London. v. II. p. 14.

<sup>27</sup> Herrera Piqué, A. (1987): *Las Islas Canarias, escala científica en el Atlántico*. Rueda. Madrid. pp. 86-89.



*Bounty* se despidió de la isla el día 10 de enero de 1788<sup>28</sup> rumbo a su destino para formar parte de los hitos de la navegación del siglo XVIII. Su apreciación del comercio en Santa Cruz es de gran interés. Poco después padecería el motín encabezado por el oficial Fletcher Christian.

Precisamente la fragata *Pandora* en su viaje para la búsqueda de los amotinados de la *Bounty* también fondeó en el puerto de Santa Cruz. Al frente estaba el capitán Edward Edwards y el encargado de redactar el viaje fue el doctor George Hamilton.<sup>29</sup> El día uno de noviembre de 1790 zarpó con 140 hombres al Pacífico con el objetivo de capturar a los amotinados y llevarlos a Inglaterra para ser procesados. Al capitán se le ordenó también que trazara la carta marina entre Australia y Nueva Guinea. En Santa Cruz la *Pandora* se abasteció de agua «desde un acueducto admirablemente construido para la conveniencia de los barcos», de limones, naranjas, plátanos, granadas y otras frutas frescas «las cuales abundan en esta isla para continuar de nuevo nuestro viaje».<sup>30</sup> No podía faltar la obligada medida de latitudes y longitudes, las referencias a los vinos y sus ilustrativos comentarios sobre los habitantes de la isla, los cuales «son muy amables, pero reservados, pues la Inquisición presente en la isla, extiende una tenebrosa desconfianza en la expresión de la gente».<sup>31</sup>

El siguiente navegante inglés que acompañaba a James Cook en su tercer viaje que visitó Tenerife de nuevo fue George Vancouver. El 15 de diciembre de 1790 recibió la orden de ser el comandante de la flota de Su Majestad en los barcos *Discovery* y *Chatman*, la última gran circunvalación. Duró desde 1791 hasta 1795.<sup>32</sup> Su objetivo era formar una colonia en el NO de América del Norte con miras a lograr el inicio de un intercambio comercial con los nativos, así como establecer una línea de comunicación marítima a través del continente americano. Vancouver iba acompañado del lugarteniente William Robert Broughton. La expedición partió el 6 de enero de 1791 y llegó a la rada de Santa Cruz de Tenerife, siendo atendidos los oficiales por el capitán general en la ciudad, Antonio Gutiérrez.<sup>33</sup>

Como consecuencia de la pérdida de la colonia norteamericana tras la Guerra de Independencia de América del Norte (1775-1783), Gran Bretaña se vio obligada a buscar nuevos asentamientos coloniales para enviar convictos, dado el elevado número de ellos en prisiones británicas, y se fijaron entonces en Australia, redescubierta y cartografiada en su totalidad por James Cook. El descubrimiento de Australia por Cook le añadió un enorme territorio sin explorar al Imperio que se iba a convertir efectivamente en una importante colonia penitenciaria.<sup>34</sup> Y no se tardó muchos años en organizar expediciones para el envío de los primeros convictos. Y precisamente dos de ellas van a arribar en el muelle de Santa Cruz por el puro deseo de algunos de sus oficiales y naturalistas de ascender al Teide.

---

<sup>28</sup> Bligh, William (1790). p. 22.

<sup>29</sup> Hamilton, George (1793): *A voyage round the world in his Majesty's Frigate Pandora performed under the dirección of captain Edwards in the years 1790, 1791 and 1792*. Phorson. Londres. p. 6.

<sup>30</sup> *Ibidem*. p. 9.

<sup>31</sup> *Ibidem*. p. 8.

<sup>32</sup> Vancouver, George (1798): *A voyage of discovery to the North Pacific Ocean and round the world and the performed in the years 1790, 1791, 1792, 1793, 1794 y 1795 in the Discovery sloop of war and armed tender Chatham*. 3 vols. London. p. 1.

<sup>33</sup> Después de dejar las Canarias los marinos exploraron la costa americana y algunos lugares geográficos han sido señalados con sus respectivos nombres como la isla Vancouver (Chile), puerto Vancouver en Tierra del Fuego (Argentina) o la gran isla perteneciente a la provincia de la Columbia Británica (Canadá); por su parte Broughton descubrió las islas Knight, las Dos Hermanas, Chatam y las que forman el archipiélago que lleva su nombre.

<sup>34</sup> Briggs, Asa (1994): *Historia social de Inglaterra*. Alianza Universidad. Madrid. Madrid. p. 253.

La primera expedición, *First Fleet*, dirigida por el capitán Arthur Phillip, partió de Inglaterra el 13 de mayo de 1787. Se realizó con las naves *Sirius*, *Supply*, *Golden Grove*, *Fishburn* y *Borrowdale*, además de los navíos que transportaban a los convictos. En total eran 11 buques. Debía encargarse de transportar setecientos cincuenta presos a Australia, para formar una colonia penal en *Botany Bay*, y tenía además, como beneficio secundario, la posibilidad de obtener mástiles y madera para las embarcaciones que podrían usar las flotas inglesas de la India.<sup>35</sup> Permaneció en Tenerife una semana, desde el 3 al 10 de junio. Como fue imposible encontrar un guía que se atreviera realizar una excursión al Teide en esa época del año, algunos de los tripulantes solo hicieron un viaje hasta Las Cañadas. En los diarios de los oficiales (Arthur Phillip, Watkin Tench, John White, John Hunter, entre otros) se pueden apreciar las huellas del Teide. En 1987, con motivo del 200 aniversario de la travesía de la *First Fleet*, Australia emitió tres sellos con una panorámica de Santa Cruz en 1787 coronado por el Teide.

La segunda expedición no fondeó en puerto alguno de las islas, pero sí la tercera: la *Third Fleet*. Partió de Spithead el 15 de marzo de 1791 con unos 2.000 convictos también en 11 barcos, bajo el mando de los capitanes John Parker,<sup>36</sup> acompañados por su esposa Mary Ann, y Francis-Grosse. Además iban a sustituir el destacamento de infantes de marina establecido desde el primer asentamiento británico (realizado con la *First Fleet*) por el nuevo cuerpo recién creado, el *New South Wales Corps*. Los más importantes buques eran el *Mary Ann*, *Matilda* y *Almiral Barrington*. Hicieron escala en Tenerife, momento durante el cual Peter Rye, lugarteniente del *Gorgon*, uno de los barcos de guerra del Almirantazgo, junto con el botánico de la expedición, un tal Burton, realizaron una excursión al Teide.<sup>37</sup> Se hospedaron en una de las casas de John Pasley en el Puerto de la Cruz.<sup>38</sup>

Ambas expediciones fondearon en el muelle de Santa Cruz porque algunos de sus miembros deseaban hacer una excursión al Teide, cosa que no mostró la expedición del barco *Lady Julian*, capitaneada también por Arthur Phillip, ni la otra gran expedición realizada a Australia también con un buen número de prisioneros conducida por James Kingston Tuckery. El lugarteniente Tuckey fue señalado en 1802 para dirigirse a Nueva Gales del Sur con el objeto de establecer una colonia en Port Phillip en el buque de guerra *Calcutta*. Llegó a Santa Cruz de Tenerife el 17 de mayo de 1802 para reponer agua, comprar vino y víveres.<sup>39</sup> Y el día 21 estaba Tuckey de vuelta a bordo, esperando la hora de zarpar rumbo a Ciudad del Cabo. Regresó a Inglaterra en agosto de 1804.

Cabe mencionar la expedición del vizconde de Dervock y barón de Lissanoure, lord George Macartney, rumbo a China en 1792. Entre los dos más destacados acompañantes del embajador, se encontraban su secretario, John Barrow, quien intentó subir al Teide y el botánico y antiguo empleado de la *East India Company*, George

---

<sup>35</sup> Phillip, Arthur (1789): *The voyage of Governor Phillip to Botany Bay: with contributions by other officers of the First Fleet and observations on affairs of the time by Lord Auckland / with an introduction and annotations by James J. Auchmuty, J. Stockdale*. London. HUGHES, Robert (2002). *The Fatal Shore*. Collins and Pan Books. Suffolk, 1988. p. 73 (existe edición en español por Ángela Pérez y José M. Álvarez bajo el título *La costa fatídica. La epopeya de la fundación de Australia*. Galaxia Gutenberg. Barcelona, y Jiménez Fuente, J.E. (2010): *De Paso hacia Botany Bay*. Idea, Santa Cruz de Tenerife). Sobre la estancia de la *First Fleet* en Tenerife, véase Ángel Pérez Rodríguez (1994). *Cinco siglos de historia y filatelia de Canarias*. Santa Cruz de Tenerife y González Lemus, N. (2003). p. 49.

<sup>36</sup> Parker, Mary Ann (1795): *A voyage round the world in the Gordon man war. Cap. John Parker*. London

<sup>37</sup> Rye, Peter (1793): *An Eursion to the Peak of Teneriffe in 1791*. R. Faulder. London. pp. 6-34. González Lemus, N. (2003). p. 50.

<sup>38</sup> *Ibidem*.

<sup>39</sup> Tuckey, J. K. (1805). *An Account of a Voyage to establish a Colony at Port Phillip in Bass's Strait... in the years 1802, 1803, 1804*. Longman. London. p. 15.

Staunton, Barrow 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 en octubre era difícil encontrar a alguien que se atreviera a subir la montaña<sup>40</sup>. No logró alcanzar el cráter, pero los intentos por ascender al Teide de John Barrow es un ejemplo del espíritu romántico del hombre del siglo<sup>41</sup>.

Un navegante que arribó en el puerto de Santa Cruz de Tenerife por avituallamiento y sintió unos enormes deseos de ascender al Teide, pero le advirtieron que era peligroso por estar totalmente nevado, fue John Henry Cox, un rico inglés que toda su vida la dedicó al viaje por el simple placer de la curiosidad, y el goce.<sup>42</sup> Tras la muerte de su padre –un comerciante de Londres que realizaba fuertes transacciones en Canton– Cox se dirigió a la *East India Company* para solicitarle permiso de estancia en China por tres años para vender los stocks de su padre. En 1780 le fue concedido el permiso por dos años, pero se estableció en Canton como independiente, al margen de la *East India Company*. Con el bergantín *Mercury* realizó, en 1789, en compañía de George Mortimer, un viaje a Tasmania, avistada por primera vez por el explorador Abel Tasman en noviembre de 1642 y por donde pasó el capitán James Cook en 1777, pero sin desembarcar. Sin embargo, el *Mercury* fondeó en la costa este por madera y agua. Cox la denominó la bahía de Oyster. Mientras realizaba el viaje hizo escala en Tenerife. El *Mercury* fondeó en el muelle de Santa Cruz el 13 de marzo de 1789. Allí se encontraron con el buque de HMS el *Crown*, de 64 cañones, y las fragatas *Phoenix*, *Perseverance* y *Atalanta*, al mando de William Cornwallis, amigo de Horatio Nelson y destacado oficial de la *Royal Navy*, entonces comandante en jefe de la *East Indies Station* desde octubre de 1788, un ejemplo de la cantidad de destacados navegantes que arribaban al puerto de forma anónima. El día 16 de marzo William Cornwallis con su escuadrón abandonó la isla rumbo a las Antillas. Cox y Mortimer hacen una excursión a La Laguna y a Puerto de Orotava, lugar que asiste a unos elogios del navegante George Mortimer por su clima y vegetación de sus alrededores. El día 25 se despide el *Mercury* rumbo al Pacífico. El lugarteniente George Mortimer fue el encargado de redactar el viaje y dedica la publicación a John Henry Cox por su curiosidad exploradora a las regiones remotas y su deseo de ayudar a la Ciencia, Geografía y conocimientos náuticos.

### 2.1. La Pizarro en Lanzarote<sup>43</sup>

Este primer período del prototurismo en Canarias va a ser culminado con la visita de Alexander von Humboldt acompañado con el botánico Aimé Bonpland, realizada también, como no podía ser de otra manera, por el Teide, aunque a direrencia de la mayoría por razones científicas. Su breve estancia en las islas tiene tanta proyección en el mundo de las expediciones por su contribución a la ciencia de la naturaleza que eclipsa la estadía de cuantos viajeros hayan recalados por estos parajes archipelágicos, antes y después de él.

---

<sup>40</sup> Barrow, John (1806): *A Voyage to Cochinchina in the years 1792 and 1793*. T. Cadell and W. Davies. London, 1806. p. 16. GONZÁLEZ LEMUS, N. (2003). p. 50.

<sup>41</sup> González Lemus, N./Sánchez García, I. (2004). pp. 47-49.

<sup>42</sup> Mortimer, George (1791): *Observations and remarks made during a voyage... in the brig Mercury comanded by John Henry Cox*. London. p. V.

<sup>43</sup> Los textos utilizados son parte de los escritos de Alexander von Humboldt sobre las Islas Canarias publicados en *Voyage aux régions équinoxiales du Nouveau Continent fait en 1799, 1800, 1801, 1802, 1803 et 1804* par A. Von Humboldt et A. Bonpland (París, 1808-1834), traducidos en 2005 directamente del francés, lengua que utilizó el naturalista prusiano para su redacción, realizada por Daniel Ardilas Cabañas y Nicolás González Lemus, publicada por Nivaria Ediciones.

El primer secretario de Estado le había recomendado al brigadier Rafael Clavijo,<sup>44</sup> que desde hacía poco era el encargado de la dirección general de los correos marítimos, que se atendiera al naturalista prusiano y su acompañante. Este oficial de origen isleño, conocido por su talento para la construcción de barcos y que se ocupó de establecer nuevos astilleros en La Coruña, no reparó en nada para hacerles agradables a Humboldt y Bonpland sus permanencias en ese puerto, y les aconsejó embarcarse en la corbeta la *Pizarro*, destinada a La Habana y México<sup>45</sup>. Este barco, encargado de la correspondencia del mes de junio, había de hacerse a la mar junto con el paquebote *Alcudia*, en el mes de mayo, y que, a causa del bloqueo inglés, había estado confinado hacía tres semanas en el puerto. No era tan famosa como la veloz *Pizarro*, pero gracias a una feliz casualidad había escapado a la persecución de los barcos ingleses en la larga singladura que acababa de realizar desde el Río de la Plata hasta La Coruña. Clavijo ordenó realizar a bordo de esa corbeta los arreglos convenientes para colocar los instrumentos del naturalista prusiano y para que se les facilitasen durante la travesía los medios para ensayar experimentos químicos del aire. El capitán de la *Pizarro*, Manuel Cagigal, recibió orden de detenerse en Tenerife el tiempo que Humboldt juzgase necesario para visitar Puerto de Orotava y ascender a la cima del Teide.

La Graciosa fue la primera tierra canaria que pisa Humboldt y Bonpland. El capitán de la *Pizarro* tenía órdenes de tocar en la isla de Lanzarote para informarse si los ingleses bloqueaban la rada de Santa Cruz de Tenerife. Desde el 15 de junio había inquietud acerca de la ruta que había de seguirse. Los pilotos, para quienes el uso de los relojes marinos no era muy familiar, habían mostrado hasta entonces poca confianza en la longitud que obtenían dos veces por día, tomando ángulos horarios mañana y tarde. Vacilaron en girar al sureste por miedo a alcanzar el cabo Nun, o por lo menos dejar la isla de Lanzarote al oeste. Por último, el 16 de junio, a las 9 de la mañana, el capitán cambió de rumbo y se encaminó al este. A las 2 de la tarde tuvieron tierra a la vista, apareciendo como una nubecilla pegada al horizonte. A las 5, habiendo bajado más el sol, se presentó tan claramente la isla de Lanzarote.

La corriente arrastró a la *Pizarro* hacia la costa con más rapidez de la que Humboldt imaginaba. Avanzando descubre primero Fuerteventura y poco después el islote de Lobos. Pasaron una parte de la noche sobre cubierta. El 17 por la mañana el horizonte aparecía brumoso y el cielo ligeramente cubierto de una ligera niebla. La *Pizarro* pasó por el canal que separa el islote de Alegranza del de Montaña Clara. Humboldt examinó el archipiélago de islotes situados al norte de Lanzarote, y destacó lo mal señalados que estaban en el mapa del Fleurieu, como en el mapa del océano Atlántico que acompañaba a la fragata la *Flore* publicado en 1786 por orden de Castries. Todos presentaban los mismos errores. La posición de los cinco islotes de Alegranza, Montaña Clara, La Graciosa, Roque del Este e Infierno [Roque del Oeste], solo estaban indicados con exactitud en el mapa de las Islas Canarias de Charles Borda y en el atlas de Tofiño.

Los vientos les obligaron a pasar entre los islotes de Alegranza y Montaña Clara. Como nadie a bordo de la corbeta había navegado por este paraje fue preciso echar el escandallo. La *Pizarro* halló fondo a veinticinco y treinta y dos brazas.

Según datos extraídos de un viejo mapa portugués, el capitán de la *Pizarro* creyó encontrarse enfrente de un fortín situado al norte de Teguisse, por entonces capital de la isla de Lanzarote. Se tomó por castillo una roca de basalto, se saludó enarbolando el pabellón español y se echó al agua la chalupa a fin de que uno de los oficiales fuese a

---

<sup>44</sup> Rafael Clavijo y Socas, lanzaroteño sobrino de José Clavijo y Fajardo, era Brigadier Director del Cuerpo de Ingenieros Navales.

<sup>45</sup> Según la terminología española, la *Pizarro* era una fragata ligera.

informarse con el comandante del supuesto fuerte si por el lugar habían cruzado embarcaciones inglesas. La sorpresa fue grande cuando se les informó que la tierra mirada como una prolongación de la costa de Lanzarote era la pequeña isla de La Graciosa, y que no había ningún sitio habitado en muchas leguas a la redonda. Con un bote se acercaron para reconocer la tierra que se extendía tras una ancha bahía. Desembarcan en La Graciosa. «Es indefinible la emoción que un naturalista experimenta cuando por primera vez llega a un suelo no europeo, se presta atención a tantos objetos que con dificultad uno se da cuenta de las impresiones recibidas. A cada paso se cree encontrar una especie nueva. En medio de esta agitación a menudo no se reconocen las que son más comunes en nuestros jardines botánicos y en nuestras colecciones de historia natural», fue la reflexión de Humboldt. A unos 195 metros de la costa los viajeros vieron a un hombre pescando con sedal. El bote se dirigió a él, pero se dio a la fuga y se escondió detrás de un peñasco. Los marineros lograron atraparlo con dificultad. «La visión de la corbeta, el cañón disparado en un paraje solitario pero visitado alguna vez por los corsarios berberiscos, el desembarco del bote, todo ello había contribuido a intimidar a ese pobre pescador. Nos informó que la pequeña isla de La Graciosa, en la que acabábamos de abordar, estaba separada de Lanzarote por un canal estrecho llamado el Río. Nos propuso guiarnos al puerto de Las Coloradas para allí informarnos sobre el bloqueo de Tenerife; pero como al mismo tiempo aseguró no haber visto desde hacía algunas semanas ninguna embarcación en alta mar, el capitán decidió continuar su ruta a Santa Cruz».

La *Pizarro* probó salir del recodo por el paso que separa Alegranza de Montaña Clara, por el que había entrado sin dificultad para desembarcar en la punta septentrional de La Graciosa, pero habiéndose detenido el viento, las corrientes le llevó muy cerca de un escollo en el que el mar rompía con fuerza, y que los antiguos mapas designan con el nombre de Infierno, «que los mapas más recientes llaman Roque del Oeste, y ha sido levantada por el fuego volcánico. La idea que sostengo sobre el origen del domo basáltico del Infierno está confirmada por un fenómeno que se observó a mediados del siglo pasado en esos mismos parajes. Durante la erupción del volcán de Timanfaya, se elevaron del fondo del océano dos colinas piramidales de lava litoide, y poco a poco se unieron a la isla de Lanzarote», afirma el prusiano. Los comentarios botánicos y geológicos de Humboldt sobre La Graciosa son interesantes, pero que por razones lógicas no es aquí donde tengan cabida.

Ni el viento ni las corrientes permitieron a la *Pizarro* volver a pasar por el canal de Alegranza, así que el capitán decidió pasar la noche abordo entre Montaña Clara y el Roque del Este. Casi resultó fatal esta decisión. «Es peligrosísimo permanecer incluso mientras hay calma junto a esta última roca, hacia la cual se dirige una corriente con extraordinaria fuerza. A medianoche empezamos a sentir los efectos de esa corriente. La proximidad de las masas pétreas, que se elevan perpendicularmente sobre las aguas, nos quitaba el poco viento que soplaba; la corbeta casi no gobernaba y temíamos encallar en cualquier momento. Es difícil concebir cómo una masa basáltica, aislada en medio del océano, puede causar tal movimiento en las aguas. Estos fenómenos, bien dignos de la atención por los físicos, son no obstante, bien conocidos por los marinos».

Por fin, la mañana del 18 se levantó un poco de viento y la *Pizarro* logró pasar por el canal. «Nos aproximamos mucho al Roque del Infierno otra vez, y observamos grandes grietas por donde probablemente se habían abierto paso los gases durante la emersión de este pitón basáltico». Los barcos siguieron las costas de Lanzarote, isla de Lobos y Fuerteventura.

Cuando la *Pizarro* hace escala en el puerto de Santa Cruz de Tenerife la familia Cólogán, en concreto Bernardo Cólogán, se ocupó de naturalistas. Los viajeros llegaron el

19 de junio y pronto se trasladaron a Puerto de Orotava, donde pernoctaron en una de las casas de invierno de la familia Cóloman, la situada en la calle Quintana. Después de dormir la noche del día 20 de junio en la pequeña ciudad costera del valle, el 21 por la mañana de un día totalmente cubierto de espesas nubes ponen rumbo a la cumbre del Teide con Le Gros, Lalande, secretario del consulado francés en Santa Cruz de Tenerife, y el jardinero inglés del Jardín Botánico. Humboldt y Bonpland regresaron a Puerto de Orotava por la tarde del 23 de junio, y se encontraron con la inesperada noticia de que la *Pizarro* no se haría a la vela hasta el día 25. Lo lamentaron enormemente porque de haber sabido lo de la demora –comenta Humboldt– «habría prolongado la permanencia en el Teide y emprendido una excursión al Chahorra». Obligados por las circunstancias emplearon el día libre visitando las inmediaciones del valle de La Orotava, gozando de la amable hospitalidad que les ofreció Bernardo Cóloman y los dos asistieron la víspera de San Juan a una fiesta campestre en el jardín de Sitio Litre.<sup>46</sup>

Algunos viajeros visitaron las islas influenciados por Alexander von Humboldt como Leopold von Buch, en 1815, Adalbert von Chamisso, naturalista en la expedición de Romanoff, con la que emprendió un viaje alrededor del mundo en el barco ruso *Rurik* bajo el mando de capitán Otto von Kotzebue,<sup>47</sup> pero otros no han sido tratados como anterioridad como el destacado geólogo y paleontólogo francés, Alcide Dessalines d'Orbigny, considerado el fundador de la micro paleontología y de la sistematización de la paleontología estratigráfica. Visitó Tenerife durante su viaje científico por Sudamérica entre los años 1826 y 1834 en la corbeta *Meuse*. D'Orbigny y la tripulación desembarcaron en el muelle de Santa Cruz de Tenerife por la tarde del 12 de agosto de 1826. El naturalista hizo una excursión a La Laguna y realizó en la isla dibujos de animales marinos y peces y aprovechó la estancia para realizar investigaciones en la costa y la montaña, las cuales fueron bastantes fructíferas, según sus propias palabras. El 18 de agosto estaba de vuelta a bordo para zarpar rumbo a aguas americanas.<sup>48</sup> Alcide d'Orbigny quiso desembarcar en el Puerto de la Cruz pero no pudo porque los barcos de guerra no tenían acceso al muelle norteño sino en el de Santa Cruz, entonces el único puerto de Canarias que los recibía.<sup>49</sup> Por tal razón tuvo que cambiar repentinamente el rumbo y ya no pudo visitar el coqueto puerto del valle.<sup>50</sup>

### 3. PUERTOS, MERCANCIAS Y ABATECIMIENTO A LOS BARCOS

Cuando las islas entran en el siglo XVIII ya habían dejado de ser centros de exportación de los afamados caldos. La crisis vitivinícola vivida tras la legislación proteccionista

---

<sup>46</sup> Humboldt, Alexander von (2005). *Viaje a las regiones equinocciales del Nuevo Mundo: las canarias y otros escritos*. Nivaria Ediciones. La Laguna. p. 200.

<sup>47</sup> Véanse González Lemus, Nicolás (2003): *Viajeros, naturalistas y escritores de habla alemana en Canarias (100 años de historia, 1815-1915)*. Baile del Sol. La Laguna. Sarmiento Pérez, Marcos (2005): *Las Islas Canarias en los textos alemanes (1494-1865)*. Anroart Ediciones. Las Palmas de Gran Canaria. González Lemus, Nicolás (2008).

<sup>48</sup> D'Orbigny, A. (1844): *L'Amérique Meridionale exécuté pendant les années 1826, 1827, 1828, 1829, 1830, 1831, 1832... 1834*. Chez P. Bertrand de Paris. Tomme Troisième, 1ª Parte. p. 20.

<sup>49</sup> *Ibidem*. p. 20.

<sup>50</sup> A su regreso a París, la Sociedad de Geografía premió su trabajo de investigación y se encargó de publicar en diez volúmenes su *Voyage dans L'Amérique Meridionale* con la editorial Chez P. Bertrand de Paris en 1844. En atención a las observaciones realizadas en la cuenca de Panamá, d'Orbygni promulgó que los estratos de las rocas sedimentarias habían sido depositados en sucesivos períodos de tiempo durante la historia geológica. Fue el primero en dividir las formaciones sedimentarias según niveles depositados con fauna fósil completamente independiente, según una concepción catastrofista. [www.biografiasyvidas.com/biografia/o/orbigny](http://www.biografiasyvidas.com/biografia/o/orbigny)

impuesta por Gran Bretaña entre 1650 y 1696, conocidas como las Navigation Acts de 1651 de Cromwell y continuada con el Staple Act de 1663 de Carlos II, para incrementar la contribución a las arcas del Estado a través del mercado de ultramar, que obligaba a todos los barcos que quisieran realizar el comercio en los puertos de Inglaterra o en sus colonias a realizarlo bajo pabellón inglés, y el endurecimiento más tarde tras el matrimonio de Carlos II de Inglaterra con la princesa portuguesa Bárbara de Braganza en 1662, favoreciendo los vinos de los archipiélagos portugueses del Atlántico, supuso el hundimiento del mercado de los caldos isleños.<sup>51</sup> Los posteriores conflictos entre Inglaterra y España por el comercio americano serán los golpes mortales

En una carta fechada el 10 de septiembre de 1773 del cónsul en Tenerife, J. Magra, al Secretario de Estado, el conde Rochford, le hizo saber que el comercio británico-canario ha decaído desde 1739,<sup>52</sup> consecuencia del conflicto bélico entre España e Inglaterra en el Caribe conocido como la guerra de la Oreja de Jenkins. Ahora el motivo por el que se fondeaba en el muelle no era tanto por conseguir vino como por conseguir víveres, verduras frescas. Y los comentarios de los viajeros eran prioritarios porque, entre otras razones, servían de orientación para futuros compatriotas navegantes. Entonces en Santa Cruz había establecidas dos casas comerciales sucursales del Puerto de la Cruz para la atención de los buques que hacían escala en el muelle: la local “Cólogan & Hijos” y la británica “Little & Pasley”. La élite comercial de estas dos casas tenía cierta afabilidad con los distinguidos navegantes que visitaban Tenerife por avituallamiento porque, además de suministrar mercancías, también facilitaban los víveres, agua y vinos a los visitantes que pretendían hacer la excursión al Teide, de moda en el siglo XVIII al calor de la Ilustración. Luego si deseaban hacer una excursión al Teide, también solían facilitar el alojamiento en una de sus residencias particulares en el Puerto de la Cruz. Los cónsules eran los que recomendaban a los visitantes los agentes comerciales que operaban en el muelle. El de Francia solía recomendar la “Casa Cólogan”. Fue anfitrión de las expediciones de habla francófona, dado el dominio de la lengua francesa de la familia Cólogan, de las urcas francesas *Boussole* y *Astrolabe*, comandadas por los aristócratas Jean-François de Galaup, conde de La Pérouse, y Paul Antoine Marie Fleuriot, vizconde de Langle, respectivamente. Repuso víveres y vino en la tienda de Santa Cruz. En encreto, La Billardière y sus acompañantes fueron atendidos por Tomás Cólogan Valois en el Puerto de la Cruz.<sup>53</sup> Sin embargo, el cónsul de Inglaterra recomendaba la “Casa Little & Pasley”. La *First Fleet* y la *Third Fleet* fueron atendidas por Archibald Little de la “Little & Pasley”. También se ocupó del vizconde de Dervock y barón de Lissanoure, *lord* George Macartney, cuando se dirigía a China en 1792.

Había otras casas comerciales de origen británicas, como Le Brun & Davidson, Roberto Power, en Santa Cruz y en el Puerto de la Cruz David Lockhard, inglés residente en el lugar desde 1741, John Enmanuel Mitchel (escocés establecido en 1790), Michael Chancey (residente desde 1750) o los irlandeses David William Mahony (residente desde 1751), John Culmann (establecido desde 1786), Dionisio O’Daly, Diego Barry o Tomás Cullen.

Los productos a adquirir eran varios. Por ejemplo, cuando el 14 de mayo de 1764 la *Royal Navy* organizó la primera expedición de circunnavegación alrededor del mundo con la fragata *Dolphin*, uno de los primeros barcos forrados de cobre de la *Royal Navy*, al

---

<sup>51</sup> Para la crisis vitivinícola con Gran Bretaña véase Antonio Béthencourt Massieu (1991): *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*, Cabildo Insular de Gran Canaria.

<sup>52</sup> Staffordshire Record Office. D (w) 1778/v294.

<sup>53</sup> Cólogan Soriano, C. (2010) *Los Cólogan de Irlanda y Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife. p. 133.

mando del vicealmirante John Byron, el abuelo del poeta Lord Byron, según unas fuentes, fondeó en el muelle de Santa Cruz de Tenerife<sup>54</sup> y otras en Funchal, con 190 hombres entre oficiales y marinos, entre ellos el capitán Charles Clerke,<sup>55</sup> oficial de la que acompañó a James Cook en los tres viajes. Byron adquirió exquisitas mermeladas de naranja en Funchal, elaborada muy probablemente por las monjas de clausura como ocurría en Canarias. Efectivamente, además de vino, verduras, frutas, naranjas, limones y pomelos, incluso aves, cabras, adquiridas por los navegantes en nuestros muelles, la mermelada elaborada por las monjas de clausura en las islas era otro producto de comercio muy solicitado. La cuarta expedición de la *English East India Company* a Oriente en abril de 1608, comandada por Alexander Sharpey, establecida la paz entre Inglaterra y España, hizo escala en Gran Canaria y en Las Palmas adquirió, además de provisiones, mermelada de membrillo, almendras garrapiñadas y pan blanco con matalahúva, que en las islas se les llamaba *pan de monja*.<sup>56</sup> El pan, las almendras y las 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 1760.<sup>57</sup>

Según William Dampier (1703), en las islas se podían adquirir, carne, manzanas, peras, ciruelas, cerezas, excelentes melocotones, albaricoques, guayabos, granadas, naranjas, limones, verduras y cebollas, para él las mejores del mundo.<sup>58</sup> Y todavía el vino seguía siendo el monocultivo de exportación en el tránsito del siglo XVII y XVIII. Según Dampier, había tres clases de vinos: el *canary sack*, el *malvasía* y el *verdona*, un vino verde.<sup>59</sup> Los navíos con destino a Oriente y las Antillas solían suministrarse del *verdona*. Era fuerte, más áspero y más ácido que el *canary wine*. En la medida en que se conservaba mejor en los climas cálidos y era más barato, era muy frecuente que los navegantes lo compraran para llevar a bordo durante sus travesías. Este tipo de vino era producido en la comarca este de Tenerife y se exportaba desde Santa Cruz. Los otros dos vinos, el malvasía y el canary wine [*canary sack*], se cosechaban fundamentalmente en el NO de Tenerife. Estos dos tipos de vinos se exportaban para Europa, fundamentalmente para Gran Bretaña, desde los puertos de Garachico y el Puerto de la Cruz, «el puerto más importante de la isla y donde residía una pequeña colonia inglesa y el consulado de Inglaterra».<sup>60</sup> La colonia extranjera establecida en el Puerto de la Cruz era tan importante que en 1680 se estableció el cementerio para sepultura de los súbditos “herejes”, el primero en territorio de la Corona española. El malvasía y el *canary sack* eran considerados como los de mejor calidad. Según el mismo Dampier, las islas de mayor producción eran Tenerife, Gran Canaria, La Palma y, en menor medida, La Gomera. Y sigue comentando que las principales zonas de viñedos en Tenerife eran Buenavista, la comarca de Daute, el valle de La Orotava,<sup>61</sup> Tegueste y especialmente San Juan de la Rambla. Tenerife

<sup>54</sup> «Circumnavigation: Notable global maritime circumnavigations». Solarnavigator.net.

<sup>55</sup> Byron, John (1767): *A Voyage round the World... in the Dolphin*. J Hoey. Dublín. p.23.

<sup>56</sup> Kerr, Robert: (1810): “The Voyage of Captain Alexander Sharpey, in 1608, by Robert Coverte” en *A General History and Collection...* v. VIII. p. 314.

<sup>57</sup> Glas, George (1664): *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 includinds The modern History of the Inhabitant*. Dodsley and Durhan. London. MDCCLXIV. (Existe traducción del inglés de Constantino Aznar de Acevedo, publicado por el Instituto de Estudios Canarios. La Laguna, 1976). p. 167.

<sup>58</sup> Dampier, William (1703): *A voyage to New-Holland*. James Knapton. London. p. 8.

<sup>59</sup> *Ibidem*. p. 7.

<sup>60</sup> *Ibidem*.

<sup>61</sup> Los viñedos invadían los terrenos del Puerto de la Cruz, por entonces perteneciente a la jurisdicción de la Villa de La Orotava, de ahí su nombre, Puerto de Orotava.



producía el mejor malvasía.<sup>62</sup> En Gran Canaria era destacado especialmente los viñedos de Telde. La Palma producía otro excelente vino. Los mejores viñedos se encontraban en las Breñas.

John Clipperton, en febrero de 1719, señaló con claridad el nuevo rumbo comercial de los caldos. Las islas eran fértiles y producían una gran cantidad de provisiones como todo tipo de ganado, cereales, miel, cera, azúcar, queso, pieles y vino, que «es fuerte y con muy agradable aroma, que se exporta a la inmensa mayoría del mundo, y los barcos españoles hacia América normalmente paran en estas islas [las Canarias] para abastecerse de sus provisiones».<sup>63</sup>

En efecto, en la segunda mitad del siglo XVIII el vino había dejado de tener el protagonismo que tuvo en décadas anteriores, sobre todo, el malvasía, que apenas ya se consumía en Gran Bretaña. Ahora el mercado principal era América, como bien señaló Clipperton, comercializado por los irlandeses, según George Glas. El vino siguió siendo el artículo mayor de atención de los viajeros. George Glas afirmó en 1761, que, en aquel tiempo, unas 15.000 pipas de vino y coñac se exportaban solo desde Tenerife, principalmente a la América británica del norte, también a las colonias españolas de América y en menor medida a Europa.

Para el naturalista Michel Adanson, en 1749, todavía el malvasía era la auténtica variedad del comercio vitivinícola anglocanario, aunque se producía poco. Según él, de las 40.000 pipas, apenas era malvasía, siendo el resto de vino corriente y aguardiente (parra) y que se consumía en las islas. El navegante James Cook corrobora la cifra de Adanson y nos dice que los vinos normales se exportaban mucho para las Antillas españolas y América Septentrional, coincidiendo también por lo afirmado por John Clipperton y George Glas. Esta parte última de América consumía unas 6.000 pipas anuales “cuando las relaciones eran buenas, pero se ha reducido a la mitad después de interrumpidas las relaciones con esta parte del continente –comenta Cook–, como consecuencia del estallido de la Guerra de Independencia de América del Norte (1775-1783).

Pero la calidad había bajado mucho. James Cook precisamente compró vino en Santa Cruz para llevar en su viaje mucho más barato que en Madeira, pero bastante peor de calidad que el de la isla portuguesa. Cogió un fuerte disgusto y berrinche. Sin embargo, no se atrevió a dar la vuelta y continuó su ruta. Uno de sus acompañantes, el capitán James King, en 1776, corroboró la afirmación de su superior: «el vino no era tan bueno como el de Madeira, pero mucho más barato, lo que compensaba su compra». Según King, como el trigo producido en la isla no era muy abundante, se solía importar de América del Norte tomando a cambio vino. Los expedicionarios compraron trigo, frutas (moras, peras, melones y plátanos), calabazas, bueyes, corderos, cabras y papas muy baratas.

Pero los ingleses se habían adaptado a los gustos de los nuevos vinos que importaban en mayor cantidad: el madeira y el oporto. Apareció lo que Agustín Guimerá Ravina denominó el *falso madeira*. Para conseguir caldos de acuerdo a los gustos imperantes en Inglaterra –incluso en América del Norte– los vinos canarios se mezclaban con otros caldos para conseguir color y gusto del *vino madeira* portugués para facilitar la entrada en el mercado de una manera fraudulenta. Con esta falsificación también se pretendía adaptar el sabor a los nuevos gustos dominantes.

John Barrow, secretario del embajador George Macartney, en 1792, es muy explícito a la hora de exponer la manipulación del vino canario por parte de los comerciantes ingleses para introducirlo en el mercado de Londres.

---

<sup>62</sup> *Ibidem*. p. 8

<sup>63</sup> Kerr, Robert: (1810). v. X. p. 9.

*La cantidad de vino que se produce en la isla varía entre diez y veinte mil pipas al año, la mayor parte se exporta al mercado londinense, con un precio en origen de diez a doce libras la pipa; allí, según dicen, lo convierten en un madeira, aunque en su estado original parece ser, si no del todo, bastante inferior a este. Tanto este como las alteraciones del jerez y otros vinos españoles se debe a que el consumo en Inglaterra del madeira es muy superior al que se exporta de Tenerife.*<sup>64</sup>

Según Watkin Tench, miembro de la *First Fleet*, en 1787, que se suministró de caldos de la casa comercial “Pasley & Little”, los vinos secos, como los denominan los comerciantes al *canary sack*, se vendían entre £10 y £15 la pipa, aunque por este último precio se podía comprar un vino dulce que resultaba ser el mejor de todos, se conocía como *London Particular* [malvasía]. “El brandy también es barato”, según el inglés. No considera buena la carne en los mercados que aunque «no abundaba y tampoco era buena». Tampoco abundaban las verduras, excepto calabazas y cebollas. Compraron leche de cabra, higos y moras.<sup>65</sup>

La *Bounty*, en 1787, se aprovisionó de agua, vinos y víveres en la casa comercial “Juan Cologan e Hijos”, según el capitán William Bligh. Lo relata con todo detalle. Compró agua a 5 chelines la tonelada. Un vino muy bueno lo pagó a £10 la pipa, aunque tenía uno de superior calidad a £15, «parecido al mejor madeira de Londres», según el propio inglés, coincidiendo con su contemporáneo Watkin Tench. Compró maíz a 3 dólares de curso legal por fanega, lo que era un total de 5 chelines por fanega; y las galletas a 25 chelines las 100 libras. También compró higos secos y algunas naranjas de mala calidad.<sup>66</sup> Su comentario es muy negativo sobre el estado del comercio en el muelle de Santa Cruz:

*Di las órdenes necesarias a los señores “Cologan e Hijos”, comerciantes con los que traté, para obtener los suministros que deseaba. Compramos un vino muy bueno a £10 por pipa, el precio apalabrado; pero el de calidad superior costaba £15; y parte de este no era muy inferior al mejor madeira de Londres. Vi que ésta era una estación desfavorable para otros víveres: el maíz, las patatas, las calabazas y las cebollas eran muy escasas y a doble de precio del que tienen en verano. Asimismo era difícil conseguir ternera, e incluso sumamente mala, a casi seis peniques y cuarto la libra. El maíz estaba a 3 dolares de curso legal por fanega, lo cual es en total cinco chelines por fanega; y las galletas a veinticinco chelines por un centenar de libras. La carne de ave de corral era tan escasa que un buen pollo costaba tres 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; pero de marzo a noviembre hay abundancia de provisiones, en especial fruta, de la cual en este momento solo pudimos procurarnos unos higos secos y algunas naranjas de mala calidad.*

A finales de siglo, en 1792, según George Staunton, el vino era mucho más barato que en Madeira y todavía seguía teniendo el mismo precio que en los años

---

<sup>64</sup> Barrow, John (1806): *A voyage to Cochinchina in the years 1792 and 1794*. Edition Facsimile reprint of: 1st ed., London: T. Cadell and W. Davies. p. 78.

<sup>65</sup> Tench, Watkin (1789): *A narrative of the expedition to Botany Bay by Captain Watkin Tench of the Amriner*. J. Debrett. London. p. 15.

<sup>66</sup> Bligh, W. (1792). p. 18.

setenta. Una pipa de 120 galones no costaba más de £10. En Santa Cruz se podía conseguir bueyes, cerdos, cabras, aves, y bastante fruta fresca de mucha calidad.<sup>67</sup>

Tenerife era la más considerada de las islas tanto por su población, su delicioso clima, el Teide, por la calidad de sus vinos, como por su comercio, según George Mortimer.<sup>68</sup> Continúa el inglés narrando que se producía alrededor de 40.000 pipas anuales, y una considerable parte era exportada. El muelle de Santa Cruz se había convertido en el más importante para avituallamiento.

Y aunque la producción de malvasía y el canary sack no ocupaba una parte importante en la producción vitivinícola isleña, en beneficio de otros vinos más corrientes, la demanda de los caldos de Tenerife seguía siendo estimable. Ponemos como ejemplo el contrato realizado el 27 de septiembre de 1783 entre el hacendado local José Lugo y Viña, por una parte, y Henry Nash & Company de Nueva York, por otra. En él se acuerda que todas las naves que pudieran ser dirigidas o consignadas al Puerto de Orotava o a cualquiera otro puerto de Tenerife por medio de petición, súplica o recomendación de Henry Nash y Compañía a José Lugo y Viña para la compra de mercancías o venta de mercancías en la isla de Tenerife, pagará o mandará pagar a José Lugo y Viña el 5% en todos los vinos embarcados desde Tenerife, y el 5% en aquellas mercaderías o efectos propios de la isla de Tenerife; y Henry Nash y Compañía, o sus apoderados, administradores o representantes prometen en ser responsables y estar obligados a pagar a José Lugo y Viña cualquier deuda o deudas que pueda suceder, ser contraída por cualquier mercader o mercaderes que Henry Nash y Compañía haya recomendado para comerciar y contratar con José Lugo y Viña. Y toda la madera procedente de América y otros artículos derivados, consignados por mercader o mercaderes por medio u órdenes de Henry Nash a Lugo y Viña serán puestos al precio de mercado que prevalezca a la llegada del navío o navíos a Tenerife, viéndose obligado este a la acostumbrada comisión de venta y embarcar a la casa neoyorquina «el envío a la mayor brevedad vinos de la mejor calidad de dicha isla que importen la suma o valor del resto del producto de los artículo y mercancías que se le hayan consignado».<sup>69</sup>

Las operaciones superaban los costos y había que realizar transacciones monetarias serán acreditadas por buenas letras de cambio por alguna casa de reputación en Londres o Cádiz.<sup>70</sup> Lo mismo sucedía con las importaciones de Alemania (Hamburgo) y Flandes, así como las operaciones de pagos de Génova que se realizaban en Cádiz. Las operaciones de pago de Holanda se realizaban con dinero inglés y en Inglaterra.<sup>71</sup>

### 3.1 El informe del cónsul J. Magra

En la carta del cónsul en Tenerife, J. Magra, del 10 de septiembre de 1773 dirigida al Secretario de Estado, el conde Rochford, le comenta el estado del movimiento portuario del puerto de Santa Cruz.<sup>72</sup> En el informe señala que el número de barcos en un año, no se refiere al año 1773, sino “in a year”, eran de 55 ingleses, 6 holandeses y 3 franceses. Lo cual nos indica la superioridad británica en el movimiento portuario, aunque también que el movimiento de entradas de buques era poco.

<sup>67</sup> Staunton, George (1797): *An Authentic Account of an Embassy from the King of Great Britain to the Emperor of China*. W. Bulmer and Co. London, 3 vols. v. I. p. 45.

<sup>68</sup> Mortimer, George (1791). p. 2.

<sup>69</sup> APFHS (Archivo Particular Fernando del Hoyo-Solórzano)

<sup>70</sup> *Ibidem*.

<sup>71</sup> Staffordshire Record Office. D (w) 1778/v294.

<sup>72</sup> *Ibidem*.

En el mismo informe el cónsul da la relación del flujo de mercancías, clasificadas por países de procedencia. El comercio con Gran Bretaña y América alcanzaban el mayor número de transacciones comerciales, siendo con Francia el más bajo. Veamos por separado cada uno de los países.

De Inglaterra se importaban prendas de lana –sombrosos, calcetines, pantalones, medias– y lino; sardinas, arenques ahumado y adobado, queso, cerveza fuerte, sidra, ocasionalmente centeno, trigo y millo; además, aros de diferentes tamaños para los cascos, cubiertos, botellas y materiales de ferreterías. Las ventas a Gran Bretaña consistían vino, ceda, orchilla y barrilla.

El valor de lo importado era de 40.000 libras

El valor de lo exportado era de 70.000 libras

lo que suponía una balanza de pago deficitaria de 30.000 libras esterlinas.

De América se importaba mucho maíz, trigo, arroz, bacalao, barra de hierro, cuero para zapatos, esperma de ballena para velas, madera, duelas para toneles y mecedoras. Las ventas consistían en vinos fundamentalmente.

El valor de lo importado era de 60.000 libras

El valor de lo exportado era de 40.000 libras

Las importaciones de Irlanda consistían en carnes (de red y cerdo), jamones, lenguados, mantequilla, queso, abadejo, arenques ahumados, cera de abeja, velas, lino y pieles, todo por un valor de 5.000 libras. Se exportaba mucho vino.

De Holanda se importaba tabaco, tela de Leyden, pero mucho material de ferretería –cuerda, pólvora, aceite de linaza, candados, plumo, chapas de latón y acero–, todo por un valor de 20.000 libras esterlinas. Se exportaba muy poco vino. Las operaciones de pagos se realizaban con dinero inglés y en Inglaterra. Lo mismo sucedía con las importaciones de Alemania (Hamburgo) y Flandes.

De Hamburgo se importaban diferentes telas y linos, botellas con cordones de mimbre, copas de Bohemia, alfombras holandesas, materiales para los buques –sogas para barcos, anclas, alambres– todo por valor de 30.000 libras esterlinas.

El valor de las importaciones desde Francia era muy bajo; se importaban prendas finas de lino, ropas sombreros, pañuelos de seda y en general mucha ropa de vestir, por un importe total de 4.000 libras y se vendía algo de vino.

Otro de los suministradores de productos era Génova, también muy bajo en el cómputo total, aunque no tan bajo como Francia, Desde allí se importaba muchas prendas de los diferentes Estados de Italia como papel, acero, jabón, cartas de juegos, aceite, entre otras mercancías, por valor 10.000 libras. Las operaciones de pagos se realizaban en Cádiz.

Según J. Magra, las transacciones desde Gran Bretaña con Canarias a finales del siglo XVIII estaban lejos de alcanzar la cifra de antes de 1739, como consecuencia, entre otras razones, del desenlace de la Guerra de Sucesión de Austria. En el informe enviado al Secretario de Estado, el conde Rochford, le comenta que habiendo consultado el libro de registro de ese período encontró que el volumen de las importaciones desde Gran Bretaña alcanzaba la cantidad de medio millón de libras esterlinas. Entonces el mercado con las islas junto con el de las Antillas, a pesar de que era ilícito, los comerciantes ingleses encontraban medios para exportar una cantidad enorme de manufacturas inglesas, y algunos de ellos les habían informado que en un solo día habían vendido 10.000 libras. Continúa narrando el cónsul que desde la Paz de 1748<sup>73</sup> a la guerra de de 1761, las importaciones británicas decrecieron por un valor de

---

<sup>73</sup> Guerra de Sucesión de Austria terminó con la firma del Tratado de Aquisgrán el 18 de octubre de 1748.

100.000 libras; y durante la larga guerra, Holanda y otras naciones neutrales, que «con anterioridad eran ignoradas en el mercado, comenzaron a aparecer en el mercado, los cuales todavía lo mantiene desde entonces». Incluso, cuando se conquistó la Habana en la guerra de 1761 se inundó el mercado de manufacturas inglesas, consiguiéndose un aumento considerable en las Antillas, efectos que no habían sido renovados.

También comenta que las razones por la cual ha disminuido el comercio angloamericano, eran varias, desde las guerras hasta las mejoras españolas del comercio con sus manufacturas, que están mejorando diariamente, y «son consecuencia de la prohibición del algodón y linios ingleses y el aumento de la importación de lana desde España para varios usos, preferidas a las de Inglaterra». La constante importación de seda de España, Génova y otras partes de Italia de menor calidad que la de Inglaterra, pero mucho más barata, junto con la disminución del consumo de muchas otras mercancías. Y también los altos impuestos aplicados a los vinos importados de ahí por Gran Bretaña y sus colonias. «Estas, my Lord, son las principales razones del descenso del mercado inglés con estas islas. Para animar que nuestras manufacturas de lino sean capaces de ser vendidas es necesario de bajar los precios para poder competir con las otras naciones; sería un gran servicio; y si es posible la reducción de los impuestos sobre el vino importado desde aquí. Porque el número de personas que compraría mercancías inglesas a cambio de adquirir vino a su regreso, es ahora imposible porque ellos no pueden pagar 6 libras por pipa en Londres».

Precisamente el mismo José Lugo y Viña en un carta remitida al cónsul general de España en Londres el 25 de abril de 1792, solicita que los vinos de las islas sean admitidos en las posesiones inglesas de América.

«Que nuestras producciones puedan conducirse a Inglaterra en navíos españoles y que puedan desembarcarse nuestros vinos en las islas de Jersey y Guamsey [islas del canal de la Mancha] sin obligación a pagar derechos hasta su introducción en Inglaterra».<sup>74</sup>

La solicitud fue apoyada por otros hacendados locales y por los cónsules en la isla por el aumento del comercio que supondría, y el mismo Lugo y Viña hizo diligencias en Londres y en Madrid con el mismo objetivo.

---

<sup>74</sup> APFHS.

#### 4. CONCLUSIÓN

Tras la incorporación a la órbita europea, las islas van a recibir a cuantos viajeros, navegantes y naturalistas cruzaban las aguas del Atlántico. Sus puertos se convirtieron en centros de aguada y avituallamiento. Gran Bretaña fue el país con el que las islas mantuvieron unas más estrechas relaciones comerciales tras la producción vitivinícola. El principal reclamo del viaje en el siglo del seiscientos era por el vino. Las principales islas de escala eran Tenerife, La Palma y Gran Canaria. Muchos agentes ingleses estaban establecidos en nuestros puertos, pero los lugares en donde se realizaban las operaciones de carga y descarga eran en las ensenadas o calas. Estaban expuestos a grandes riesgos de todo tipo, desde naturales hasta piráticas.

Sin embargo, cuando los Mares del Sur empezaron a abrirse a los europeos a raíz de la carrera comercial, todos los muelles isleños capaces de suministro de víveres eran frecuentados, sobre todos los de las islas de mayor capacidad como eran Tenerife y Gran Canaria, por un gran número de viajeros. No obstante, los proyectos expedicionarios no se realizarían hasta bien entrado el siglo XVIII, cuando las condiciones políticas en Europa las permitieran. En efecto, las coaliciones de las respectivas Coronas entre los años 1721 y 1740 y las respectivas tensiones desatadas, además de los diversos conflictos bélicos originados como consecuencia de ellas, desembocando más tarde en la Guerra de los Siete Años (1756-1763), impidieron la realización de cualquier expedición marítima a nuevas tierras aún por descubrir. Todavía quedaban inmensos claros en los mapas y muchos problemas por resolver. El más sugestivo e irritante de todos era el planteado tiempo ha para la *Terra Australis*. Pero cuando la Guerra de los Siete Años finaliza tras la firma del tratado de París el 10 de febrero de 1763, los ingleses fueron los primeros en partir hacia el Pacífico en 1764, cuando la *Royal Navy* organiza la primera expedición de circunnavegación alrededor del mundo con la fragata *Dolphin* al mando el vicealmirante John Byron, el abuelo del poeta Lord Byron. Tenerife va a recibir la mayoría de esas embarcaciones a tierras lejanas.

Entonces además de la visita por avituallamiento, el Teide atrajo a la inmensa mayoría. En muchas ocasiones no era por razones científicas sino por la aventura, por el placer de ascender al Teide. Tal vez a esta regla habría que hacer una excepción con el francés Charles Borda, que había hecho su segundo viaje a la isla para medir la altura del Teide en 1776, la correcta 3.712,8 metros; o Alexander von Humboldt, cuya ascensión a la montaña le hizo a dudar de su errónea concepción neptunista para abrazar, después del periplo andino, la teoría plutonista de James Hutton. Su breve estancia en las islas tiene tanta proyección en el mundo de las expediciones científicas por su contribución a la ciencia de la naturaleza que eclipsa la estadía de cuantos viajeros hayan recalados por estos parajes archipelágicos, antes y después de él.

Pero a través de los comentarios de estos navegantes y de algunos documentos e informes como el de J. Magra nos aproximamos a la actividad portuaria, donde el vino seguía teniendo protagonismo a pesar de haber descendido la producción del malvasía y el canary sack. Son interesantes los comentarios del cónsul sobre las razones por la cual ha disminuido el comercio angloamericano entre otras por la prohibición del algodón y linios ingleses y el aumento de la importación de lana desde España para varios usos, en lugar de las de Inglaterra y también los altos impuestos aplicados a los vinos importados de ahí por Gran Bretaña y sus colonias. Para animar que las manufacturas de lino inglesas sean capaces de ser vendidas era necesario bajar los precios para poder competir con las otras naciones, así como la reducción de los impuestos sobre el vino importado desde Canarias.

Durante los últimos diez años, el viaje en el siglo XVIII, como el del viaje en general, se ha ido afianzando como un importante campo de estudio en las islas. Y aunque el número de investigadores ha aumentado en el campo de la ciencias sociales, a la hora de abordar el tema, sitúan los acontecimientos fuera de la historia, por un lado, por la escasa atención prestada por los historiadores, y, por otro, consecuencia de la procedencia de los que lo abordan, en la mayoría de los casos, ajenos a la disciplina. La investigación que propongo apunta directamente a considerar la historia del viaje como una parte de la historia, y concretamente de la historia del turismo. En la medida en que el viaje es el antecedente del turismo y el prefijo “proto” significa “primero” o “anterior”, según la Real Academia Española de la Lengua, el período histórico que ocupa el viaje a las Islas Canarias desde mediados del siglo XVII hasta principios del siglo XIX lo califico de prototurismo temprano. Sin embargo, el viaje a las islas, todavía sin equipamientos, ni infraestructuras, ni redes de servicios, realizado tras la liquidación definitiva del Imperio napoleónico (en 1815) y el establecimiento de la *Pax Britannica*, lo considero el prototurismo tardío, antesala del turismo moderno.

## FUENTES

### ARCHIVOS Y FUENTES BIBLIOGRÁFICAS ORIGINALES

#### ARCHIVOS

Archivo Histórico del Ayuntamiento del Puerto de la Cruz  
Archivo Histórico del Ayuntamiento de La Orotava  
Archivo Histórico del Ayuntamiento de la Laguna  
Archivo Histórico de Tenerife  
Archivo Particular Fernando del Hoyo-Solórzano ( APFHS)  
British Library (B.L.)  
Stafforshire Record Office. D (w) 1778/v294.

#### BIBLIOGRAFÍA

Barlow's Journal, Edward . (1659 to 1703). Trnascribed from the original manuscript by Basil Lubbock. 2 vols. Hurts and Blackett. London, 1812. vol. I, 139. **[B.L. India Office Records and Private Papers. Ref. IOR/L/AG/1/1/10/f.355 (1)]**  
Proclamations, II. Chronological Series, Charles II (1660-1685) by the King. A proclamation prohibiring the importation of all wines of the growth of the Canary Islands...1666.  
**[B.L. C 115.i. 5 (1-2)]**  
Barrow, John (1806): *A voyage to Cochinchina in the years 1792 and 1794*. Edition Facsimile reprint of: 1st ed., London: T. Cadell and W. Davies en Kerr, Robert: (1810): *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 v. Edinburgh.  
**[B.L. R.B. 208. h. 11. ]**  
Bligh, William (1790): *A voyage to the South Sea undertaken by command of his Majesty for the purpuse of conveying the bread-fruit tree to the West Indies in his*

*Majesty's Ship Bounty*. George Nicol, London. **[B.L. R.B. Ref. 401 K 13]**

Byron, John (1767): *An Aeeount 0l a Voyage round the World, in the Years MDCCLXIV, MDCCLXV, and MDCCLXVI By the Honourable Commodore Byron, in His Majesty's Ship the Dolphin. In: Hawkesworth (John) LL.D., Essayist. An Aeeount o( the Voyages undertaken. .. lor making diseoveries in the Southern Hemisphere, etc.* vol. 1. 1773.4°. Copy held at 455.a.21. Exhibited: "James ' Athenian' Stuart, 1713-1788: the rediscovery of antiquity", the Bard Graduate Center for Studies in the Decorative Arts, Design, and Culture, 16 November 2006 - 11 February 2007, and the Victoria and Albert Museum, 15 March - 24 June 2007 (cat. no. 163).

Clipperton, John (1719-1720: "Voyage round the world" en KERR, Robert: (1810). **[B.L. Ref. 455.g.1.]**

Cola Benítez, Luis (2013): *Itinerario histórico de Santa Cruz de Santiago de Tenerife*. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.

Cook, James. "A voyage to the Pacific Ocean, undertaken by the Comand of his Majesty, for making discoveries in the Northern Hemisphere to determinate the position and extent of the West Side of North America, its distance from Asia, and the practicability of a Northern passage to Europe. Perform and under direction of Captains Cook, Clerke and Gore in his Majesty's Ships the *Resolution* and *Discovery* in the years 1776, 1777, 1778, 1779 and 1780" **[B.L. N. L. 454. H. 9. 11 y 010498 a. 20]**

D'Orbigny, A. (1844): *L'Amerique Meridionale exécute pendant les années 1826, 1827, 1828, 1829, 1830, 1831, 1832... 1834*. Chez P. Bertrand de Paris. Tomme Troisième. **[B.L. Ref 01. A. 8847]**

Dampier, William (1703): *A voyage to New-Holland*. James Knapton. London. **[B.L. Nort Llibrary. Rfe. 979. K. I-4]**

Defoe, Daniel (1726): *The Four Years Voyages of Capt. George Roberts, being a series of uncommon events which befell him in a voyage to the islands of the Canaries, Cape Verde and Borbadoes... in 1721*. London. **[B.L. 838. c. 5. ]**

Tomson, Robert: *Voyage to the West Indies and Mexico 1556-1558*. en Beazley, Raymond (1903): *Voyages and Travels*. Archibald Constable and Co. Westminster. **[B. L. Ref. 2324 e. 9/2-3]**

Hamilton, George (1793): *A voyage round the world in his Majesty's Frigate Pandora performed under the dirección of captain Edwards in the years 1790, 1791 and 1792*. Phorson. Londres. **[B.L. Ref. 303.i.7]**

Proclamations, II. Chronological Series, Charles II (1660-1685) by the King. A proclamation prohibiring the importation of all wines of the growth of the Canary Islands...1666.

Mortimer, George (1791): *Observations and remarks made during a voyage... in the brig Mercury comanded by John Henry Cox*. London. **[B.L. Ref. 454.f.22 (2)]**

Parker, Mary Ann (1795): *A voyage round the world in the Gordon man war. Cap. John Parker*. London. **[B.L. Ref. B. 320 (3)]**

Rogers, Woodes (1712): "A cruising voyage round the World, first to the South Seas thense to the East Indes and homeward by Cape of Good Hope, begun in 1708 and finished in 1711 by Captain Woodes Rogers..." A. Bell and B. Lintod. London, en *A New Collection of Voyages Discoveries and Travels: containing whatever is worth of notice, in Europe, Asia, Africa and America ... Illustrated with a variety of accurate maps, plans, and elegant engravings*. London : J. Knox, 1767. **[B.L. Ref. 10025 bb 31]**

Roggewein, Jacob (1724): *Voyage round the world in 1721-1723*. **[B.L. R.B. Ref. 454 d6. ]**

Rye, Peter (1793): *An Ecurtion to the Peak of Teneriffe in 1791*. R. Faulder. London. **[B.L. R.B. Ref. 454 d6. ]**



Shelvocke, George (1726): *A voyage round the world, by way of the Great South Sea performed in the years 1719-1722*. London. **[B.L. G. 157 98]**

Sprat, Thomas (1667): "A Relation of the Pik of Teneriffe, received from some considerable Merchants ad Men, worthy of Credit, who went to the Top of it" en *History of Royal Society*. t. 4º.

**[B.L. R.B. Ref. AC 2691 o 13 ]**

Staunton, George (1797): *An Authentic Account of an Embassy from the King of Great Britain to the Emperor of Chine*. W. Bulmer and Co. 3 vols, London. **[ Cup. 21. 9. 1 (13)]**

Tuckey, J. K. (1805). *An Account of a Voyage to establish a Colony at Port Phillip in Bass's Strait... in the years 1802, 1803, 1804*. Longman. London.

**[B.L. Ref. 1045. F. 11 (2)]**

Vancouver, George (1798): *A voyage of discovery to the North Pacific Ocean and round the world and the performed in the years 1790, 1791, 1792, 1793, 1794 y 1795 in the Discovery sloop of war and armed tender Chatham*. 3 vols. London.

#### COLECCIONES DE VIAJE

Astley, Thomas. *Collection of voyages and travels*. T. Astley. London. MDCCXLV. **[B.L. Ref. L. R. 2354 h. 8]**

Beazley, Raymond (1903): *Voyages and Travels*. Archibald Constable and Co. Westminster. **[B. L. Ref. 2324 e. 9/2-3]**

«Circumnavigation: Notable global maritime circumnavigations». Solarnavigator.net. **[B.L. Ref. L.R. 297. B. 13.]**

Kerr, Robert: (1810): *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 v. Edinburgh. **[B.L. R.B. 208. h. 11. ]**

Hay muchas ediciones del texto de Richard Hakluyt pero en esta ocasión he utilizado: Hakluyt, Richard: *Principal Navigations, Voyages, Traffiques and discoveries of the English Nations. Collected by R. Hakluyt*. Anno Dom. London, 1600. p. 580. **[B.L. R.B. Ref. 208 h. 14 y 9551 p. 2]**

En páginas 49-52 González Lemus, N. (2003): "La huella del Teide en la historia" en catálogo de la exposición El TEYIDE, representación e identidad. Excmo. Cabildo Insular de Tenerife se recogen las primera expediciones a Australia de Tench, Watkin (1789): *A narrative of teh expedición to Botany Bay by Captain Watkin Tench of the amriner*. J. Debrett. London. **[B.L. R.B. Ref. B. 329 (3) ]** y Phillip, Arthur (1789): *The voyage of Governor Phillip to Botany Bay: with contributions by other officers of the First Fleet and observations on affairs of the time by Lord Auckland / with an introduction and annotations by James J. Auchmuty*. J. Stockdale. London. **[B.L. Ref. 1791. 566. C. 4]**, textos que años después, 2010 José Enrique Fuente, tradujo bajo el título *De Paso hacia Botany Bay*. Idea, Santa Cruz de Tenerife).