

**LANZAROTE ENTRE LA ROYAL  
NAVY, LA GEOGRAPHICAL SOCIETY  
Y EL “PROTOTURISMO”**

**Nicolás González Lemus**



## 1. INTRODUCCIÓN. LOS INGLESES, DE FRANCIA A ESPAÑA

Las relaciones de España con Inglaterra eran buenas durante los reinados de Enrique VII y VIII, lo que facilitó a los ingleses introducir sus tejidos, trigo y otros cereales en los puertos de Sevilla, Cádiz y Sanlúcar. El negocio fue próspero hasta que comenzaron las tensas relaciones entre las dos monarquías como consecuencia de la ruptura de Enrique VIII con la Iglesia católica, el establecimiento de la Inquisición por parte de los países católicos contra los herejes –incluidos los navegantes y mercaderes británicos en territorio español– y la aplicación del monopolio del comercio con las Indias Occidentales, que dio origen a la piratería en el Caribe; pero, sobre todo, se manifiestan las tensiones en la Inglaterra de Isabel I. A la muerte de María I en 1558, esposa de Felipe II, Isabel se convirtió en reina de Inglaterra. El primer problema de Isabel como reina fue el religioso. Su adscripción al protestantismo condujo a que el Parlamento aprobara en 1559 y 1563 la legislación religiosa, que más tarde se convertiría en la base doctrinal de la Iglesia de Inglaterra. Por el Acta de Supremacía (1559), la Iglesia anglicana de Inglaterra se sometía a la autoridad de la reina “gobernador supremo del reino tanto en lo espiritual como en lo temporal”. En 1563 se aprobaron los 39 Artículos, que definían los dogmas de la Iglesia anglicana. Durante todo el reinado de Isabel I, católicos y puritanos fueron perseguidos, pero Inglaterra asiste a un espectacular desarrollo industrial y comercial.

Bristol era la primera ciudad marinera en el siglo XV y su historia estuvo entrelazada fuertemente con el mundo atlántico. Su principal mercado en la Baja Edad Media fueron los vinos de Burdeos adquiridos en los puertos franceses de Gascone, donde a su vez se realizaba el más largo comercio de manufacturas textiles inglesas<sup>1</sup>. Burdeos y sus alrededores fueron los principales mercados de las vestimentas de Inglaterra y desde ahí se distribuían por toda la Francia del suroeste<sup>2</sup>. Pero estos vínculos comerciales se hicieron trizas a mediados del siglo XV cuando la Guerra de los

---

1 CARUS-WILSON, E.M. (2005). *Medieval Merchant Venturers*. Routledge. 3ª ed. London. pp. 269-271.

2 HARRIS SACKS, David (1992). *The Widening Gate. Bristol and the Atlantic Economy, 1450-1700*. University of California Press. Berkeley, California. p. 17.

Cien Años (1338-1453) entre Francia e Inglaterra acabó con las enormes posesiones que los monarcas ingleses tenían en territorios franceses desde 1154. El impacto fue devastador. El comercio del vino descendió un 50% y el mercado de ropa inglesa un 40% en la década de 1460. Los bristolianos rápidamente extendieron sus intereses comerciales con Portugal y España y se animan a potenciar el viaje en busca de las especias de Oriente.

Pero mientras Bristol se recuperaba de nuevo con las exportaciones de las manufacturas textiles elaboradas en su ciudad y alrededores (aunque no alcanzó sólidos mercados para su comercio), el crecimiento urbano y comercial comenzó a concentrarse en Londres. A mediados del siglo XV, Londres poseía solamente algo menos del 50% de las exportaciones de ropas; cien años después ocupaba el 90%<sup>3</sup>. Los londinenses mantenían una estrecha relación comercial con la ciudad belga de Amberes, el centro neurálgico de la economía mundial a finales del XV y todo el siglo XVI.

El País Vasco y Andalucía fueron los enclaves de los ingleses. Andalucía fue la que tuvo mayor relación con las islas. Para desempeñar el comercio se formó la *Andalusia Company* (Compañía de Andalucía)<sup>4</sup> por los comerciantes de Bristol, tras la licencia concedida en 1530 por Enrique VIII a los comerciantes en España. Su origen está en Sanlúcar de Barrameda por iniciativa de La Hermandad de St. George (Brotherhood of St. George), que fue fundada en 1517 por licencia del duque de Medina Sidonia<sup>5</sup>. Los bristolianos Robert Thorne y John Sweeting aparecen como dos de los mayores protagonistas. Sin embargo, la Brotherhood of St. George nunca poseyó una constitución bien establecida para la defensa de las necesidades e intereses de los comerciantes de Bristol y su poder se limitaba al derecho de construir una iglesia en Sanlúcar de Barrameda y elegir al cónsul en casos de problemas civiles o criminales, fundamentalmente entre ingleses con españoles, y la *Andalusia Company*, más inclinada a los intereses de los comerciantes de Londres, cesó al final del reinado de Enrique VIII<sup>6</sup>. Lo más importante que dejó todo esto fue el consulado de Inglaterra, pero apenas fue efectivo sin una comunidad inglesa detrás<sup>7</sup>.

Comienza la incorporación de las islas en la órbita inglesa.

---

3 *Ibíd.* p. 23.

4 MORALES LEZCANO, Víctor (1970). *Relaciones mercantiles entre Inglaterra y los archipiélagos del Atlántico Ibérico*. Instituto de Estudios Canarios. La Laguna. p. 53 [Ref. B.M. COTTON Vesp. CX, ff. 449-452 (Charter granted by King Henry the 8<sup>th</sup> ... to merchants tradings into those parts of Andelozie in Spaine; 28 Sep, 1538)]. Véase también CONNELL SMITH, Gordon, "English Merchants Trading to the New World in the Early Sixteenth Century" en, *Bulletin of The Institute of Historical Research*, vol. XXIII, Longmans, Green, Londres, 1950, y del mismo autor *Forerunner of Drake, a Study of English Trade with Spain in the Early Tudor Period*. Royal Empire Society. Logman, Green. Londres, 1954.

5 HARRIS SACKS, D. (1992). p. 63.

6 *Ibíd.*

7 *Ibíd.*

## 2. CANARIAS, LA BERBERÍA Y LAS PRIMERAS EXPEDICIONES INGLESAS A LANZAROTE

Con la toma de Ceuta en 1415 por parte de Portugal y su avance hacia el sur y el proceso de conquista de Canarias y América por España, el Atlántico se divide en dos tras las diferentes disputas de las dos coronas por su primacía, España y Portugal, pues ambos Estados deseaban expandirse por el océano. Esto se concreta gracias a las diferentes bulas papales (Romanus Pontifex de 1454 e Inter Caetera de 1456), el Tratado de Alcaçovas, en 1479, que trazaba un paralelo a la altura de las islas Canarias desde donde los castellanos podrían explorar y conquistar tierras al norte de esa línea y los portugueses al sur, y posteriormente el Tratado de Tordesillas en 1494, que suponía la división de los nuevos territorios conquistados en torno a una línea imaginaria trazada a 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde, y donde Portugal ganó el derecho de avanzar hacia el sur descubriendo por etapas la costa occidental de África<sup>8</sup>. Como afirma Thomas Astley, en su monumental obra en cuatro volúmenes *A new general collection of voyages and travels: Consisting of the most Esteemed Relations which have been hitherto published in any language; comprehending every thing remarkable in its kind in Europe, Asia, Africa and America (1745-47)*, cada etapa suponía un nuevo avance geográfico hasta que se llegó a la desembocadura del río Senegal, en la cual se estableció la factoría de Arguim y desde donde se exportarían de forma permanente oro en polvo y esclavos. Portugal iniciaba de ese modo el envío de carabelas repletas de africanos al país, con cuya venta pudieron sufragar con creces los gastos de las expediciones<sup>9</sup>. La aventura portuguesa culminó cuando Vasco de Gama concluyó el periplo del contorno de África, que permitió descubrir la ruta marítima a las Indias Orientales (1497-1499). Los fines de esta penetración eran la obtención de maderas nobles, como la caoba y el ébano, además de marfil y, por supuesto, oro. Y, posteriormente, se pretendió comerciar con los africanos, que a cambio de armas de fuego, pólvora, tejidos y baratijas, proporcionaban esclavos nativos destinados a los más duros trabajos en las nuevas colonias de América. Portugal tenía el monopolio del comercio en la costa oeste de África.

Por su parte, los españoles eran los dueños del negocio del oro y la plata de América. Los metales preciosos viajaban desde América hasta el puerto de Sevilla, mientras el viaje inverso, en dirección a América, era realizado por embarcaciones que transportaban a los esclavos africanos destinados a sostener el desarrollo de la agricultura de los colonos europeos inmigrados al Nuevo Mundo.

El control de la Berbería fue una pieza clave para el desarrollo comercial con las islas. Según Viera y Clavijo, Diego García de Herrera, rey de las islas y vasallo del gran monarca de Castilla Enrique IV, que consiguió apaciguar a los majorereros solo

8 CHAUNU, Pierre (1972). *La expansión europea (siglos XIII y XIV)*. Labor. Barcelona. p. 69.

9 ZARAGOZA, Gonzalo (1987). *Los grandes descubrimientos*. Anaya. Madrid. p. 19.

con su presencia y los redujo a la obediencia<sup>10</sup>, realiza en 1476 una expedición a la costa atlántica de Marruecos y ordena la construcción de una torre y fortaleza con el nombre de Santa Cruz de la Mar Pequeña. Su papel como mediador del comercio canario y andaluz con las tierras del Senegal y Níger y su colaboración en el control de las pesquerías de la zona justifican el mantenimiento español de este enclave comercial, que nunca llegará a convertirse en plaza de armas, hasta su abandono en 1524<sup>11</sup>. Estos intentos de la Corona de Castilla de establecerse en la Berbería van a provocar el aumento de las naves corsarias berberiscas en las islas y, en particular, Lanzarote será la isla canaria que más sufra los ataques berberiscos<sup>12</sup>.

Junto con los portugueses y españoles, al monopolio del más rentable y despreciable de los comercios en los siglos XVI y XVII, el de la esclavitud, se unieron los franceses, holandeses, pero, sobre todo, los ingleses. El inicio del comercio regular inglés con la costa occidental de África se realizó en 1551, aunque con anterioridad habían establecido unas estrechas relaciones comerciales en el norte del continente, con el Marruecos mediterráneo. Pero sería a partir de esa fecha, el año de 1551, cuando las embarcaciones se suceden a lo largo de la Berbería más abajo del cabo Bojador. En los viajes de ida y vuelta hacían escala en las islas Canarias y con frecuencia tuvieron algún problema con los isleños, así como con los nativos africanos. Los portugueses, por otra parte, estaban resentidos por el nuevo competidor, y amenazaron con atacar a cualquier inglés que encontrasen en Marruecos y en la Berbería. Pronto se formaron agrupaciones de aventureros y comerciantes para preparar expediciones a la costa occidental de África.

Como la isla de Lanzarote era la primera tierra que se encuentra viniendo de Europa, se hizo desde luego la víctima de los primeros aventureros que penetraron estos mares con espíritu de ambición y crueldad, comenta José de Viera y Clavijo en su *Historia General de las islas Canarias*<sup>13</sup>. Enseguida los ingleses serán unos grandes protagonistas. El auténtico inicio del comercio regular inglés con la Berbería occidental se realizó en 1551 como hemos afirmado con anterioridad. Fue reivindicado por James Alday, capitán de Dartmouth, que aparece a menudo en los archivos marítimos del periodo. Estaba en el grupo de los aventureros con menos reputación, rondando entre lo privado y la piratería, metiéndose en deudas, y actuando como un espía del gobierno con otros personajes disolutos. Hizo su exposición acerca de la Berbería en una fecha mucho más tardía, mientras solicitaba empleo a Martin

---

10 VIERA Y CLAVIJO, José (2016). *Historia General de las islas Canarias*. 4 Volúmenes. Nivaria Ediciones. La Laguna. Santa Cruz de Tenerife. V. I. p. 406.

11 ALONSO ACERO, Beatriz (2017). *España y el norte de África en los siglos XVI y XVII*. Editorial Síntesis. Madrid. p. 69.

12 ANAYA HERNÁNDEZ, Luis Alberto (2006). *Moros en la costa. Dos siglos de corsarios berberiscos en las islas Canarias (1569-1749)*. Las Palmas de Gran Canaria. p. 142.

13 VIERA Y CLAVIJO, José de (2016). *Historia General de las islas Canarias*. 4 Volúmenes. Nivaria Ediciones. La Laguna. Santa Cruz de Tenerife. V. I. p. 208.

Frobisher para la búsqueda del pasaje en dirección noroeste. Según el propio Alday, realizó el proyecto de la Berbería con un grupo de aventureros que incluía a John Lutterell y Henry Ostrich, y también (por implicación) a Thomas Wyndham, puesto que él era, en parte, el dueño del barco empleado<sup>14</sup>.

Al año siguiente, 1552, Thomas Wyndham navegó de nuevo a la Berbería con el *Lion* y otros dos barcos<sup>15</sup>. Los promotores de este viaje incluían a John Yorke, William Gerard, Thomas Wroth, y Francis Lambert, todos londinenses bien conocidos. El escuadrón partió desde Bristol. Después de un trayecto de quince días, Wyndham llegó a Safi (Marruecos), donde realiza una actividad comercial fructífera. Luego continuó a un segundo puerto, Santa Cruz de Mar Pequeña, donde obtuvo cargamentos de azúcar, melaza, dátiles y almendras. En el viaje de vuelta a Inglaterra, hizo escala en Lanzarote y tuvo problemas con los isleños, y aunque hubo algunos muertos, el malentendido fue aclarado, no dejando efectos negativos en esa época. La historiografía canaria considera a Thomas Wyndham como un pirata, cuando todo parece indicar que los isleños comenzaron los incidentes. Un tema aún poco estudiado es la actitud isleña hacia el pirata. En el imaginario colectivo de los naturales, sobre todo de la isla de Lanzarote, todo pirata era turco –quizá por ser la isla canaria la que más sufra los ataques berberiscos, según el profesor Anaya Hernández<sup>16</sup>–.

Solo después del aumento de la tensión entre España e Inglaterra por la coronación de Isabel I el 15 de enero de 1559, la incorporación de Portugal a la Corona de Castilla en 1580, los posteriores enfrentamientos por la cuestión religiosa y el dominio imperial, es cuando comenzaron los auténticos ataques de piratas de nacionalidad inglesa a las islas, aunque serían aislados, poco frecuentes, pues la auténtica acción pirática de los ingleses se daría en el Caribe y en el océano Atlántico, concretamente entre las latitudes 30° y 40° y las longitudes 30° y 45°. Lo que no significaba que con anterioridad hubiera paz. Francis Drake partió el 14 de septiembre de 1585 con una flota de dos docenas de buques y ocho pizarras hacia las Canarias, con la idea de hacer aguada y seguir navegando hasta las islas de Cabo Verde, y arribaron en Lanzarote el 24 de octubre. No obstante, Drake convocó un consejo en el que abordó la cuestión del desembarco. Después de pedir opinión, Drake decidió ir hasta La Palma, que divisó el 2 de noviembre de 1585<sup>17</sup>.

---

14 KERR, Robert (1811-1824). *A General History and Collection of Voyages and Travels—Arranged in Systematic Order: Forming a Complete History of the Origin and Progress of Navigation, Discovery, and Commerce, by Sea and Land, from the Earliest Ages to the Present Time*. London. V. VII. p. 144.

15 HAKLUYT, Richard. *The Principal Navigations Voyages Traffiques & Discoveries of the English Nation Made by Sea or Over-land to the Remote and Farthest Distant Quarters of the Earth at any time within the compass of these 1600 Yeeres*. Macle hose, 12 volúmenes. Glasgow. 1903-1906. MacLehose. V. I. p. 138.

16 ANAYA HERNÁNDEZ, L. A. (2006). p. 206.

17 KEELER, Mary F. (1981). *Sir Francis Drake's West Indian Voyages*. Hakluyt Society. 2º serie. V. 148 Londres. p. 94.

Dado el estado de guerra en el que estaban Inglaterra y España, recrudecido después de la confrontación de la Armada Invencible de 1588 proyectada por Felipe II para invadir Inglaterra, no era extraño que se hubieran producido enfrentamientos con la nueva expedición de 1595 de Walter Raleigh. Consistía en unos doce barcos de guerra que transportaban 300 soldados. La expedición de Raleigh partió el jueves 6 de febrero de 1595 para la Guayana, vía Canarias. El 17 del mismo mes llegó a Fuerteventura, donde permaneció unos dos o tres días para abastecerse de carne fresca<sup>18</sup>. Los barcos que se dirigían hacia el sur se encontraban primero con Lanzarote y Fuerteventura y desde aquí se dirigían más al sur, muchos luego para desviarse a Tenerife o continuar de largo. Raleigh vuelve en 1617 en una expedición que la integraban nada menos que 16 barcos. Cuando Raleigh y sus hombres llegaron al archipiélago, lo primero que se destaca es que fueron confundidos con piratas turcos. A partir de entonces comienza Raleigh a narrar su llegada y estancia en las islas de Lanzarote, Gran Canaria y La Gomera. En algunas ocasiones no coinciden algunos hechos con los del profesor Rumeu de Armas<sup>19</sup>, que por razones obvias no proceden a ocuparnos en el presente trabajo.

José de Viera y Clavijo comenta hazañas del marqués de Lanzarote contra las incursiones en la zona. Habiendo tenido noticia de que en La Graciosa, entonces también una de las desiertas, se habían abrigado cuatro embarcaciones inglesas, y que su equipaje trabajaba en la construcción de una galera armada de catorce remos por banda, llevó a aquellos parajes un grueso cuerpo de milicias que, apoderándose de ella, no sin pérdida de muchos ingleses muertos y prisioneros, adquirió al marqués la honra de poderla enviar a S.M. por medio de don Luis de la Cueva y Benavides, primer capitán general de Canarias<sup>20</sup>.

Poco tiempo después surgió en las costas de Lanzarote otro galeón de Inglaterra que, cargado de municiones, iba detrás de una escuadra que pasaba a la India y, habiéndole acometido el marqués, puesto a la cabeza de sus vasallos, con singular denuedo, tuvo la fortuna de rendirle, en cuya acción quedaron en el campo muchos ingleses.

Aún no estaba olvidada esta hazaña, cuando se tuvo aviso de que en la isla de Lobos estaban dos corsarios ingleses que empezaban a conocer su verdadero elemento. Estos piratas, habiendo apresado dos naves españolas, se habían arrimado a aquella isla con el designio de construir algunos barcos chatos, destinados a las entradas que meditaban ejecutar en los ríos de Guinea; pero el marqués de Lanzarote,

---

18 RALEIGH, W. (1913). *The Discovery of Guiana*. Rouse (W. H. D.) A Library of English Prose. p. 11.

19 RUMEU DE ARMAS, Antonio (1991). *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*. Gobierno de Canarias/Cabildo Insular de Gran Canaria/Cabildo Insular de Tenerife. Madrid.

20 VIERA Y CLAVIJO, José (1982). *Historia General de las islas Canarias*. 2 Volúmenes. Goya Ediciones. Santa Cruz de Tenerife. V. I. p. 734.



“despachando inmediatamente un capitán con 50 isleños determinados, atacaron a los ingleses desprevenidos, les quitaron las presas y les frustraron la expedición”<sup>21</sup>.

Narra el historiador realejero la realizada por el conde de Cumberland y su capellán el doctor Layfield en 1596. La escuadra, destinada a atacar las colonias españolas de América, habiendo reconocido el 13 de abril la pequeña isla de Alegranza y demás desiertas, ganó Lanzarote. Como los ingleses habían entendido que el marqués poseía más de 100.000 libras esterlinas de renta, desembarcaron con un ardor correspondiente a este concepto; y el conde de Cumberland destacó un cuerpo de 500 a 600 hombres, al mando del caballero John Berkley, para que, sin pérdida de tiempo, atacasen Teguisse. La naturaleza del camino áspero y pedregoso retardó la marcha; de manera que cuando llegaron los ingleses a ella, encontraron que los habitantes la habían abandonado, llevándose todo lo más precioso. Los ingleses adquirieron bastante vino y algunos quesos, además de otras provisiones.

Determinado Berkley a perseguir a los fugitivos, envió un destacamento a su alcance; pero, encontrando este a media milla de Teguisse un castillo de mampostería, plantado sobre la cumbre de una colina y bien fortificado, se creyó en la necesidad de formar el sitio. Bien hubiera podido la guarnición, que se componía de 100 hombres, rechazar con facilidad los ataques, mayormente teniendo el castillo la puerta hacia la parte superior de la muralla, a la altura de una pica, de suerte que solo con retirar la escala quedaba en estado de defensa; pero como, a pesar de estas ventajas, no buscaron los isleños su seguridad sino en la fuga, entraron libremente los ingleses en la fortaleza, donde hallaron 12 piezas de artillería desmontadas y guijarros y piedras.

La villa de Teguisse se componía de poco más de cien casas pequeñas, cubiertas de cañas y paja, o de tortas de barro endurecidas al sol. La iglesia no era del todo diferente. Carecía de ventanas y solo recibía la luz por la puerta. No se veía en ella ninguna división para coro, y por ambos lados corrían unos poyos de piedra hasta el altar mayor. El convento de San Francisco, que se empezaba a edificar, tenía ya una huerta bien cultivada.

Berkley no permitió que se hiciese daño a los edificios ni omitió diligencia para aprisionar algunos de aquellos paisanos, cuya extremada agilidad, gallarda estatura y garbo en defenderse con el manejo de piedras y de lanzas le había hecho la más viva impresión; señaladamente había quedado muy prendado de la admirable destreza con que, cosiéndose contra el suelo al tiempo que se les apuntaba con las armas de fuego, se levantaban así que oían la descarga e incomodaban con sus chuzos y remolinos los batallones. Finalmente, las tropas británicas, debilitadas por el vino, volvieron a embarcarse rápidamente<sup>22</sup>.

---

21 *Ibíd.*

22 VIERA Y CLAVIJO, José de (1982), V. I. p. 735 de las referencias de PURCHAS, tomo IV, p. 1.151 y GLAS, p. 220.

Como bien afirma Viera, ni los moros ni los ingleses dejaron de dar golpes a Lanzarote, pero, según José Agustín Álvarez Rixo, “las invasiones de los berberiscos fueron muchas y terribles, especialmente contra esta isla pues les quedaba de paso, como desquite y represalia de las fanáticas acometidas que los señores territoriales de ella y de Fuerteventura con sus vasallos hicieron en África”<sup>23</sup>.

### 3. LANZAROTE EN EL SIGLO XVIII

En 1744 había en Lanzarote 7.210 almas, según consta en la visita del ilustrísimo obispo don Juan Francisco Guillén. En 1768 había 9.705, según la matrícula que existe en la secretaría de la presidencia de Castilla, remitida por el vicario general del obispado. De manera que en 24 años aumentó la población en 2.495 personas.

Había en Lanzarote 20 ermitas. Los puertos y radas principales eran: Puerto de Naos y el de Arrecife al Sudoeste, el primero era la mejor bahía de Canarias; el de Río, un canal espacioso que separa a Lanzarote de la Graciosa por la parte del norte; la Bufona hacia el este, Janubio al oeste; Las Coloradas al sur; y toda esta costa de la isla se puede considerar como una bahía continuada.

Lanzarote tenía 50 pagos y lugares. 1.º La Villa de Teguisse, su capital, está situada casi en el corazón de la isla hacia el este y arruada de más de 200 casas. Su iglesia parroquial es un templo de tres naves, la más hermosa de las Canarias, y su coro y sacristía con piezas excelentes. La servían dos curas beneficiados, provisión del rey. Había dos buenos conventos: el de la orden de San Francisco, con 20 religiosos; y el otro, más moderno, de la orden de Santo Domingo, con 14. El palacio de los primeros marqueses estaba ya muy deteriorado.

Sin embargo, no se realizarían viajes hasta bien entrado el siglo XVIII, cuando las condiciones políticas en Europa los 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 habidos 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 desde décadas: *Terra Australis*<sup>24</sup>. A principios de siglo se habían hecho algunas expediciones esporádicas y por iniciativas privadas, o por razones de Estado con carácter bélico o pirático. Pero cuando la Guerra de los Siete Años finalizó tras la firma del tratado de Paz de París el 10 de febrero de 1763, comienza el intento de dominio del Pacífico por parte de Fran-

---

23 ÁLVAREZ RIXO, José Agustín (2003). *Historia del Puerto del Arrecife*. Cabildo de Lanzarote y Ayuntamiento de Arrecife. p. 44; véase también LOBO CABRERA, Manuel (2015). *Los moriscos en Canarias, de esclavos a naturales*. Mercurio. Gran Canaria.

24 BROSSE, Jacques (1985): *La vuelta al mundo de los exploradores*. Reseña. Ediciones del Serbal. Barcelona. p. 14.

cia e Inglaterra. Los ingleses fueron los primeros en partir. En 1764 la *Royal Navy* organiza la primera expedición de circunnavegación alrededor del mundo con la fragata *Dolphin* al mando del vicealmirante de la *Royal Navy*, John Byron, el abuelo del poeta Lord Byron. James Cook hizo escala en Santa Cruz de Tenerife el 1 de agosto de 1776 durante se tercer viaje para reponer lo perdido y tomar víveres y provisiones<sup>25</sup>.

Pero por entonces el imperio británico padecía la Guerra de Independencia de los Estados Unidos (1775-1783) y la pérdida de los territorios americanos plantea nuevas fases de expansión. Se fijaron en Asia para establecer relaciones comerciales. El vizconde de Dervock y barón de Lissanoure, *lord* George Macartney, se dirigió a China en 1792 para negociar los derechos comerciales de la corona británica en la China. Por otro lado, la pérdida de las colonias americanas también obligó a Gran Bretaña a buscar nuevos asentamientos coloniales, fijándose a partir de entonces en Australia, redescubierta y cartografiada en su totalidad por James Cook, para enviar convictos, dado su elevado número. Australia se iba a convertir efectivamente en una importante colonia penitenciaria<sup>26</sup>. Entre 1787 y 1853, alrededor de unos ciento veintitrés mil hombres y unas veinticinco mil mujeres fueron transportados en los llamados «barcos del infierno» a las antípodas por motivos diversos, desde falsificación hasta robo de ganado<sup>27</sup>.

Pues bien, muchos de estos viajes a los Mares del Sur y Oriente pasaron por las islas Canarias, fundamentalmente por Tenerife, por varias razones; una, por avituallamiento, y, la otra, por el Teide. La expedición del vizconde de Dervock y barón de Lissanoure, *lord* George Macartney a China en 1792, hizo escala en Santa Cruz de Tenerife para que uno de los más destacados acompañantes del embajador, y a la vez su secretario, John Barrow, hiciera una excursión al Teide.

Dos de las tres expediciones a Austria para deportar a los primeros convictos hicieron escala también en Tenerife por el Teide. La primera partió de Inglaterra el 13 de mayo de 1787, conocida como *First Fleet*, dirigida por el capitán Arthur Phillip, para transportar setecientos cincuenta presos, en aras de formar una colonia penal en *Botany Bay*, como remedio al alarmante aumento del número de reclusos en el país, y tenía además, como misión secundaria ver la posibilidad de obtener mástiles y madera para las flotas inglesas de la India. Permaneció en Tenerife una semana, desde el 3 al 10 de junio, porque algunos oficiales quisieron hacer un ascenso al Teide, aunque, como fue imposible encontrar un guía que se atreviera realizar la excursión

---

25 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", en KERR, Robert: (1810). v. 15.

26 BRIGGS, Asa (1994): *Historia social de Inglaterra*. Alianza Universidad. Madrid. Madrid. p. 253.

27 FERGUSON, Niall (2013). *El Imperio británico*. Debate. Barcelona. p. 142.

en esa época del año, solo algunos tripulantes hicieron un viaje hasta Las Cañadas<sup>28</sup>. Más suerte tuvieron con la excursión al Teide algunos de la otra expedición, la *Third Fleet*. Partió de Spithead el 15 de marzo de 1791 con unos 2.000 convictos a bordo en 11 barcos, bajo el mando de los capitanes John Parker, acompañado por su esposa Mary Ann, y Francis-Grosse, que iban a sustituir el destacamento de infantes de marina establecido desde el primer asentamiento británico (realizado con la *First Fleet*)<sup>29</sup>.

Precisamente en plena Guerra de los Siete Años, en 1762 los corsarios ingleses llamados el «Lord Anson» y «Hawke», que cruzaban entre nuestras aguas Canarias y las Azores, se propusieron apresar los bajeles del tráfico de la provincia surtos en el puerto de Naos; pero, encontrando el obstáculo de la entrada en la bahía, sin práctico e inaccesibilidad a causa de las rocas que defienden la boca, se aplicaron a batir el castillo, el cual, a las primeras andanas de la artillería enemiga, quedó imposibilitado de hacer fuego. Viendo no obstante los ingleses que el empeño de entrar en la bahía era extremadamente peligroso, se propusieron una legua hacia el este y desembarcaron 100 hombres.

A esta tentativa se opuso un cuerpo de 400 isleños, gente allegadiza, que libraba su principal defensa en una recua de camellos colocados al frente, a modo de parapeto, contra el fuego de los invasores; recurso fatal, pues, apenas se sintieron heridos los brutos, se echaron furiosos sobre sus propios amos. Entonces los isleños, que observaban el orden y resolución de los marineros ingleses, no pensaron sino en salvar sus vidas con la fuga, dejando en el campo unos tres o cuatro muertos. Pero, a pesar de esas ventajas, tuvieron los ingleses la prudencia de no internarse en seguimiento de los fugitivos, contentos con marchar a lo largo de la marina de vuelta hacia el puerto de Naos y llevando siempre sus lanchas a la vista, para acogerse a ellas en caso de cualquier siniestro accidente. Es verdad que los lanzaroteños, habiéndose apostado tras los peñascos circunvecinos, no cesaron de inquietarlos durante su marcha, haciendo frecuente fuego sobre ellos. Pero como estos solo eran algunos pelotones, cada uno de cinco o seis hombres inexpertos, fueron fácilmente desalojados y forzados a retirarse.

---

28 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.

29 RYE, Peter (1793): *An Eursion to the Peak of Teneriffe in 1791*. R. Faulder. London. pp. 6-34. GONZÁLEZ LEMUS, N. (2003). p. 50.

Cuando los ingleses llegaron al puerto, ya hallaron desierto todo aquel lugar y tan evacuado de cuanto parecía de importancia, que aun las pequeñas naves tras las que iban se les habían escapado de entre las manos. Así trataron de retirarse sin pérdida de tiempo, sufriendo el fuego del castillo, y una bala disparada de tierra quita la vida al comandante de «Lord Anson», lo que les llenó de acíbar la expedición<sup>30</sup>.

Pero a finales del siglo XVIII y principios del XIX las visitas piráticas prácticamente desaparecen, o, al menos carecen de importancia. Toman otras características.

Viera y Clavijo nos comenta que Lanzarote ya tenía tres fortificaciones para su defensa: 1.º El castillo de Santa Bárbara situado en el borde del cráter del volcán Guanapay, a un kilómetro del casco histórico de Tegüise, según Viera, uno de los mejor construidos de Canarias. 2.º El castillo de San Gabriel, sobre una roca en el puerto de Naos, en Arrecife. 3.º La Torre del Águila, en el puerto de Las Coloradas, que es el San Marcial de Rubicón<sup>31</sup>.

#### **4. LA PRESENCIA INGLESA BAJO EL IMPERIO BRITÁNICO. LA ROYAL NAVY EN LANZAROTE**

Ahora bien, tras la liquidación definitiva del imperio napoleónico (en 1815) el mundo asiste al establecimiento de la superioridad marítima de Gran Bretaña, la *Pax Britannica*, la cual va a desarrollar un nuevo tipo de política con su potente armada de apoyo, la *Royal Navy*. A partir de ahora, el Reino Unido se propone el dominio del continente todavía por colonizar: África. Pero no la costa del África subsahariana, bien conocida por los británicos con el comercio de esclavos y del aceite de palma, sino el norte del continente, la Berbería, y a partir de entonces aparece el temprano viaje a las islas orientales de Lanzarote y Fuerteventura por su cercanía con la costa africana, ambas fuera de la ruta de navegación en las décadas anteriores. Las navegaciones ocurren por un lado, bajo la presencia de la *Royal Navy*, y por otro, con la presencia de las misiones y la abolición de la esclavitud. Veamos cada una de ellas por separado.

El suministro de cereales a Europa era proporcionada por Rusia, pero ante los posibles problemas de abastecimiento –como de hecho sucedió con la guerra de Crimea en 1854– los gobiernos europeos se vieron obligados a tomar medidas para la obtención de cereales extranjeros<sup>32</sup>. Gran Bretaña consideraba necesario averiguar las regiones africanas productoras de cereales, con el objeto de establecer puertos de donde exportarlos, por lo que no tardó en realizar los preparativos para cartografiar la costa atlántica marroquí.

---

30 GLAS, G. (1764). *A description of the Canary Island*. R. and J. Dodsley; and T. Durham. Londres. p. 221. Trad. C. Aznar Acevedo. Ed. I. E. C. Tenerife 1982.

31 *Ibidem*.

32 MADARIAGA, María Rosa de (2017). *Historia de Marruecos*. Catarata. Madrid. p. 104.

## 5. EL VIAJE DEL MERCANTE DE SU MAJESTAD AETNA A TIERRAS ATLÁNTICAS A LAS ÓRDENES DE WILLIAM ARLETT

El 12 de noviembre de 1834 dejaron Inglaterra con destinos a aguas saharauis los barcos de la *Royal Navy*, el *Atenía*, de 8 cañones, capitaneado por el lugarteniente William Arlett, y el cúter *Raven*, capitaneado por otro lugarteniente, Henry Kelle<sup>33</sup>. Su misión era inspeccionar la costa de África desde el cabo Espartel, localizado en la costa atlántica de África, en el norte de Marruecos, a pocos kilómetros de Tánger, hasta el cabo Bojador, en el noroeste del Sahara Occidental, además de las islas del grupo de las Canarias más cerca de la costa africana<sup>34</sup>.

El 29 de noviembre anclaron en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, donde inmediatamente obtuvieron permiso del gobernador Juan Marrón para desembarcar. Permanecieron dos semanas en la isla y el 14 de diciembre de 1834 se trasladaron al puerto de La Luz en las Palmas de Gran Canaria. Entonces Las Palmas tenía 18.000 habitantes, según Arlett. Desde aquí se dirigieron a Lanzarote a través del Canal de Río. Probablemente anclaron en el Embarcadero, el más espacioso y seguro de la isla, pero la “extrema dificultad de comunicación con Lanzarote hoy en día, es sin embargo una insuperable objeción para ser un muelle de atraque para el comercio”. Se acercaron a Alegranza, la pequeña isla situada más al norte de Canarias, donde se cultivaba barrilla y orchilla. Residían en la isla 40 personas. El único lugar por donde se podía desembarcar era en el sur, en una pequeña bahía de arena abierta por arriba. En la entrada las rocas forman un natural embarcadero. La villa estaba situada inmediatamente encima, al fondo del embarcadero, a media milla de la orilla<sup>35</sup>. Seguro que Arlett se refiere a la playa de El Veril, en la zona de los Jameos.

Estas pequeñas islas de Alegranza y la Graciosa estaban comunicadas con botes de remos. Los mejores desembarcaderos estaban en la costa este, la cual se podía utilizar en verano, pero en invierno el puerto más seguro, y al cual se dirigían las naves, era el de Naos. Arrecife tenía entonces 2.500 habitantes y vivía fundamentalmente de la pesca en las aguas de la costa de África. Este trabajo daba empleo a unos 400 o 500 hombres, mientras que Fuerteventura daba empleo a unos 250. Para Arlett el vino de Lanzarote era el mejor de las islas, muy superior al resto; la uva de mayor calidad y mucho tiene que ver con el suelo seleccionado para su cultivo.

El siguiente punto de su recorrido fue Fuerteventura, la isla cuyo mercado de exportación consistía en barrilla, orchilla, millo, camellos, miel y piel de cabras. Aun-

---

33 ARLETT, V. (1835). *Survey of some of the Canary Islands, and of part of the Western Coast of Africa. Communicated by Lieutenant W. Arlett, Royal Navy* [B.L. 1509/472].

34 *Ibidem.* p. 285.

35 *Ibidem.* p. 286.

que Fuerteventura era muy estéril, le llamó la atención la gran fertilidad del valle de La Oliva. Precisamente la única carretera pavimentada era la que comunicaba Puerto de Cabras (actual Puerto del Rosario) con Betancuría, la primera ciudad fundada.

Como desconocían la costa occidental de Marruecos, Arlett invitó a un lanzaroteño que conocía bien las aguas saharauis, que les acompañara hacia la costa africana. A finales de febrero los ingleses dejan Fuerteventura para dirigirse a Santa Cruz de la Mar Pequeña (actual Sidi Ifni), la primera huella de Canarias y Castilla en África, adonde llegaron el 4 de marzo. Permanecieron una semana para reparar las naves, que aprovecharon para hacer mediciones con los cronómetros y otros instrumentos. El 12 de marzo de 1835 navegan con dirección al Cabo de Bojador, adonde llegaron el día 14. Por indicación del lanzaroteño que les acompañaba, se desplazaron a 10 millas al sur del Cabo Bojador donde podían encontrar agua fresca.

## 6. EL VIAJE DE THOMAS EMERIC VIDAL

En otra ocasión, el *Aetna* visitó las islas en 1837, esta vez bajo el mando del capitán Alexander Thomas Emeric Vidal con el pretexto de calcular la longitud de las islas de Cabo Verde y la costa occidental de África<sup>36</sup>, pero según Austin Baillon, un gran estudioso de la presencia inglesa en Canarias, ya fallecido, “para vigilar el cumplimiento de la prohibición del comercio de esclavos por el Gobierno británico en 1834<sup>37</sup>”. Son dos argumentos difíciles de aceptar, porque no hay constancia de levantamiento topográfico de Vidal, ni era necesario visitar las islas si la misión era vigilar el cumplimiento de la prohibición del comercio de esclavos. Visitó el puerto de Santa Cruz de Tenerife por avituallamiento y, según parece, realizó una excursión al Teide mientras permaneció anclado el *Aetna* en el puerto de la isla del 1 al 5 de septiembre<sup>38</sup>. ¿Por qué en su diario *Notes Relative to the Canary Islands* da un minucioso detalle de la situación de las islas en 1831 –último censo–, si su objetivo era vigilar el cumplimiento de la prohibición del comercio de esclavos? Señala Baillon que el amplio conocimiento de las islas de Thomas Emeric Vidal tuvo que ser producto de la información facilitada muy probablemente por Lewis Gellie Hamilton (1798/1872), que había venido a trabajar con la casa comercial Gilbert Stuart Bruce, establecida en el Puerto de Orotava (actual Puerto de la Cruz) desde 1816 hasta que abandona la isla, en 1826, o el propio hijo de Stuart Bruce, que tras la ausencia de su padre formó luego la sociedad Hamilton/Bruce<sup>39</sup>. Creo que la amplia información sobre la productividad de las islas obtenida por el capitán Thomas Vidal durante su viaje en el navío de HMS *Aetna* se debía a la extraordinaria importancia concedida a la búsqueda de nuevos mercados, sobre todo de cereales, que Gran Bretaña necesitó después

---

36 TOUS MELIA, Juan (2014). *Gran Canaria a través de la cartografía (1507-1891)*. La Laguna. p. 127.

37 Archivo Particular Austin Baillon (en adelante, APAB).

38 Ibídem.

39 Ibídem.

de la guerra norteamericana de Independencia (1775/1783), los acontecimientos de la Revolución francesa (1789/1799) y los posteriores conflictos bélicos que tuvieron lugar durante el tiempo en que Napoleón I Bonaparte gobernó Francia, hasta el fin de la guerra en 1815.

En las notas de su *Diario*, Vidal da información sobre el número de habitantes de las islas:

ISLAS	HABITANTES
Tenerife	70.968
Gran Canaria	57.625
La Palma	28.693
Lanzarote	15.404
La Gomera	9.113
Fuerteventura	8.049
El Hierro	4.236
TOTAL	194.088

Vidal reconoce que esta cifra pudo haber sido modificada desde 1831 hasta que él estuvo en el archipiélago por la emigración a las Antillas y al continente americano. La emigración desde Lanzarote y Fuerteventura alcanzó un 5% y fue principalmente hacia River Plate (Buenos Aires), Argentina. De Tenerife se emigró a la isla de Cuba, alrededor de un 4%. La emigración de Gran Canaria, La Palma y La Gomera alcanzó un 2%, aunque no especifica hacia dónde. En El Hierro apenas hubo emigración. Ninguno de los cientos de emigrantes retornó, al contrario de lo que sucedió con los emigrantes a México y Venezuela antes de la independencia, donde regresaron muchos mejorados en su posición económica, pero los emigrantes de ahora eran sin excepción los más pobres, que apenas tenían medios para regresar. El gran número de emigrantes a Cuba desde 1835 ha sido para trabajar en la construcción de los carriles del tren cerca de La Habana “pero el trabajo se realiza en unas condiciones tan insalubres que la mortalidad entre ellos está siendo espantosa”<sup>40</sup>.

Sin embargo, lo más sobresaliente del informe anotado por Vidal son las producciones de las islas, lo que realmente le interesaba al gobierno británico. Los principales artículos de producción, muchos para la exportación, de las islas Canarias eran los siguientes

40 VIDAL, T.E. (1837). *Notes Relative to the Canary Islands for the use of capt'n Vidal*. [APAB].



Islas	Tenerife	Gran Canaria	La Palma	Lanzarote	Fuerteventura	La Gomera	El Hierro
Pipas de vino	23.000	9.000	5.000	3.500	250	2.000	2.100
Fands trigo	85.600	60.000	18.000	5.200	60.000	8.500	500
Fands maíz	38.000	122.000	3.000	19.000	5.000	4.600	1.000
Fanedes cebada	25.000	56.000	18.000	90.000	120.000	9.000	9.000
Fanedes centeno	8.000	5.000	3.000	5.000	500	1.700	900
Quintal papas	400.000	180.000	80.000	50.000	13.000	22.000	11.000
Quintal barrilla	15.000	-	-	46.000	33.000	-	-
Quintal orchilla	300	190	130	120	300	140	100

Un quintal equivale a 4,36 gramos.

Lanzarote y Fuerteventura eran los mayores productores de barrilla.

Thomas Vidal comenta que la mejor orchilla se recoge en La Gomera y en El Hierro. La producción de la seda se encontraba muy bien extendida en Tenerife, La Palma y La Gomera, cuya producción alcanza alrededor de los 7.000 a 9.000 kilos anuales. Es de gran calidad, comparable a la seda italiana, aunque algo más rudimentaria “no muy adecuada para las manufacturas británicas, y desde La Palma se exporta fundamentalmente a Cataluña”<sup>41</sup>. En esos años la cochinilla se estaba introduciendo en las islas.

Las frutas y los vegetales eran abundantes —según Vidal— pero de poca variedad. “Las papas, las cebollas (muy buenas), las calabazas, las coles y los nabos son los principales”. Tenerife y Gran Canaria son las mejores islas para el suministro de frutas, sobre todo Tenerife, que produce una gran variedad, incluyendo la mayoría de las variedades europeas y americanas. El Hierro es muy famosa por la producción de higos, los cuales son muy buenos, y “cuando los secan puede ser de gran valor para la exportación, pero deberían los herreños aprender mejor la manera de prepararlos y empaquetarlos”. El ganado era pequeño pero de buen tipo, aunque las ovejas y los cerdos no tanto.

<sup>41</sup> *Ibidem.* p. 1.

Según Vidal, desde esa temprana fecha Fuerteventura y Lanzarote parece que apuestan por el modelo de desarrollo cerealístico, centrado fundamentalmente en trigo y cebada, y como la población es más pequeña en proporción a lo que produce, suministran el considerable excedente a las otras islas, además de una buena cantidad a la Península, la cual, asimismo, enviaba gran cantidad de judías. Fuerteventura y Lanzarote recibían de Tenerife toda la leña y carbón para combustible, y, en el tiempo de sequía, tenían también el suministro de agua. Las semillas de las papas eran transportadas desde Lanzarote a todas las otras islas, pero Lanzarote no produce papas suficientes para su propio consumo, así pues consigue el suministro de Gran Canaria, Tenerife y La Palma. En Gran Canaria se hace una considerable cantidad de sal para la pesquería en la Costa Occidental de África, aunque Lanzarote también, aunque más rudimentaria<sup>42</sup>. “La pesca en la costa africana se realiza entre el Cabo Bojador, en la costa norte saharauí, y Cabo Blanco, en Mauritania y la realizan exclusivamente los pescadores de las islas de Lanzarote, Gran Canaria y La Palma”<sup>43</sup>.

Terminamos con la exposición, casi completa, de la crónica de la economía canaria de Thomas Vidal con las exportaciones e importaciones anuales, que como se verán exceden las últimas sobre las primeras.

<b>Mercado extranjero</b>	<b>importaciones</b>	<b>100.000 libras esterlinas</b>
“	exportaciones	45.000 “
Las Antillas españolas	importaciones	20.000 “
“	exportaciones	9.000 “
La Península	importaciones	30.000 “
“	exportaciones	22.000 “

Sabemos la extraordinaria importancia de la cartografía en el momento que Thomas Vidal realizó el viaje, pues a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX el ejército que contaba con los mapas más exactos tenía ventajas sobre los demás<sup>44</sup>, incluso sabemos que la prohibición del comercio de esclavos por el gobierno británico en 1834 no supuso el fin de la trata de esclavos africanos, por lo cual la *Royal Navy* envió buques para garantizar la veda, pero creo que la amplia información sobre la productividad de las islas obtenida por el capitán Vidal durante su viaje en el navío de HMS *Aetna* en 1837 se debía más a la extraordinaria importancia para Gran Bretaña en la búsqueda de nuevos mercados, sobre todo de cereales, que a otros fines.

42 *Ibidem.* p. 2.

43 *Ibidem.* p. 3.

44 FERGUSON, Niall (2013). p. 216.

## 7. DONALD MACKENZIE, LANZAROTE Y LA BERBERÍA

De origen escocés, Donald Mackenzie fue el fundador del asentamiento británico en Cabo Juby y, más tarde, comisionado de la *British and Foreign Anti-slavery Society* para Zanzíbar, África del este y el mar rojo<sup>45</sup>.

En 1875 Donald Mackenzie tuvo un encuentro en la *London Mansion House*, presidida por lord Mayor, con sir R. N. Fowler y Samuel Gurney, donde le señala que hay una depresión en el Sáhara occidental frente a las islas Canarias que pudiera ser sumergida por las aguas del Atlántico, y de esta manera abrir una vía navegable hacia el interior de África central del norte. Era parte del plan general que tenía Mackenzie, aunque no vital. El otro objetivo, tal vez el fundamental, era que el almirantazgo apoyara su iniciativa de establecer un asentamiento en Cabo Juby o alrededores, en el noroeste de la costa atlántica de África, al sur de Marruecos, cerca de la frontera con el Sáhara Occidental, justo frente a las islas, un lugar seguro para embarcaciones. Los lores del almirantazgo rechazaron la idea, señalando que ningún desembarco sería hecho con suficiente seguridad en alguna parte de la costa africana. Le pareció extraño y después de una larga correspondencia, Donald Mackenzie decidió examinar la costa africana por su cuenta<sup>46</sup>. Antes de hacer esto, expuso sus planes a lord Derby, secretario de Estado de Asuntos Exteriores para que tuviera la amabilidad de conseguir la cooperación del sultán de Marruecos. Este asunto fue expuesto al ministro de Asuntos Exteriores marroquí por sir John D. Hay el 27 de agosto de 1875. Él tuvo una reunión con el ministro marroquí, quien le aseguró que el sultán siempre estaba ansioso de colaborar con cualquier iniciativa del gobierno británico, pero que en esto era incapaz de asistirle de alguna manera, ya que el límite de sus dominios no se extiende hasta Cabo Juby, siendo Wad Draa el límite de su Majestad. El ministro marroquí le manifestó que no eran capaces siquiera de controlar a los nativos sureños en sus dominios. En un despacho, sir John Hay mostró un cuadro terrible y sugirió el peligro que correría Mackenzie si intentaba visitar esa parte de la costa. Como ejemplo, puso el destino de unos comerciantes europeos que estaban detenidos desde hacía siete años y pedían para su liberación £5.000. De este despacho, Mackenzie se convenció que no tendría el apoyo del sultán a su plan. Así que, Donald Mackenzie empezó el proyecto del asentamiento de Cabo Juby, vía las islas Canarias, sin ningún reconocimiento o asistencia del sultán de Marruecos<sup>47</sup>. El gobierno británico tuvo la amabilidad de asegurarle oficios para las autoridades en las islas.

Donald Mackenzie llegó a Canarias en 1876. Señala el escocés que entonces no había algún hotel inglés en ninguna de las islas y que apenas venían ingleses. Las comunicaciones entre las islas estaban en manos de marineros isleños. Que las rea-

---

45 MACKENZIE, Donald (1911). *The Khalifate of the West*. Simpkin, Marshal, Hamilton, Kent & Co. Londres.

46 *Ibidem*. p. 164.

47 *Ibidem*. p. 165.

lizaban en barcos contruidos en las propias islas. Su recibimiento fue caluroso por parte de los naturales en cualquier sitio que fuera. Para él, “el clima es quizás el más fino en el mundo y los habitantes son muy agradables y tolerantes en sus principios religiosos. Incluso los curas son muy tolerantes. Mi primera impresión fue muy favorable y puedo decir que se refuerza a medida que más convivo con ellos”.

Mackenzie se estableció en Lanzarote, al poco tiempo de abandonar la isla el cónsul británico John Topham (1859) para establecerse en el Puerto de la Cruz. En Arrecife fijó su cuartel general para todas sus operaciones. Las autoridades de la isla y la gente le dieron una buena bienvenida y desde el primer momento les comunicaron que el Gobierno les había dado órdenes de prestarle cualquier atención y asistencia en sus asuntos. En el propio hotel tuvo una reunión con los más capacitados armadores de Lanzarote que pudieran darle información sobre la costa africana. Fletó uno de los barcos de los locales y después de inspeccionar cuidadosamente unas 200 millas de la costa de la Berbería llegó a la conclusión que Cabo Juby era el único puerto seguro que pudo encontrar en toda la costa. Y allí fijó el lugar del futuro asentamiento. Estableció una factoría comercial a espaldas del sultán. Contó con el apoyo de la máxima autoridad del lugar, Sheikh Mohammed ben Bairuk, y del resto de los jefes de los alrededores. Parece que esto no fue del agrado del Gobierno español en la medida en que era territorio de dominio español. Cuando Mackenzie visita Cabo Juby de nuevo en 1878, las autoridades Canarias fueron menos amables por las instrucciones recibidas de Madrid<sup>48</sup>. En una de las ocasiones, a su regreso de Cabo Juby a las islas no le fue permitido desembarcar con el pretexto de que podía tener el cólera traído de la costa africana. Tras aplicársele la cuarentena lo envían a Vigo en un barco pesquero de 80 toneladas con tripulación isleña. Sus quejas fueron en vano. La parada en el muelle de Santa Cruz de Tenerife el tiempo suficiente, logró que le suministraran víveres y agua para la ruta. Sin embargo, una tormenta en la costa de Portugal de unos cinco días hizo que se perdiera toda el agua y los víveres. Tuvo que beber agua medio salada y los marinos, todos isleños, los compararon con Jonás, culpable de la maldad que habían sufrido, aunque se mantuvieron leales a él. Por fin llegó a Vigo y cumplió la cuarentena. Los barcos regresaron a las islas y Mackenzie se dirigió a Inglaterra en 1879.

Regresó a Cabo Juby y pudo comprobar el éxito del asentamiento británico. Él había tenido el apoyo de la máxima autoridad del lugar, ben Bairuk, y del resto de los jefes. Pero esto no fue del agrado del sultán y le ofreció dinero a Mackenzie para que desistiera de viajar a Cabo Juby. Mackenzie lo rechazó. El sultán veía que un establecimiento británico independiente en Cabo Juby libre del control de la aduana marroquí sería un serio golpe al mercado del área de Marruecos<sup>49</sup>. También preveía un daño político, ya que afectaba negativamente a los principios y creencias musul-

---

48 *Ibidem.* p. 166.

49 *Ibidem.* p. 168.

manas de los nativos. Respondiendo a estas preocupaciones, el sultán envió un pequeño grupo a Cabo Juby en 1880. Durante su estancia hicieron una inspección a las naves, destruyeron una estructura de madera que los ingleses habían construido y afirmaron a los habitantes que todas estas tierras pertenecían al sultán. A continuación, en diciembre de 1880, Mackenzie exploró Río de Oro y los nativos le dieron la bienvenida, pues tenían conocimiento de que procedía de Cabo Juby.

Pero el Gobierno de España también se resistía a la penetración extranjera en la costa africana y veía con disgusto el progreso de los ingleses, y además le preocupaba que la costa occidental de África pudiera llegar a ser británica, incluso que las islas Canarias pudieran transferir su fidelidad<sup>50</sup>. Como medida preventiva las guarniciones de las islas fueron reforzadas, y en 1885 el gobierno español tomó posesión formal de la costa desde cabo Bojador hasta Río de Oro. “Las autoridades españolas en Canarias recibieron instrucciones para establecer obstáculos a sus acciones con vista a interrumpir satisfacciones con la isla, de la cual yo recibo los suministros. Al fin, estas órdenes secretas se hicieron públicas y enviadas a Lanzarote, donde yo tengo mi centro, en las que se requerían a las autoridades locales no facilitarme de agua ni vituallas, e impedirme trasladarme a cualquier punto”<sup>51</sup>.

Sin conocimiento aún de estos comunicados, Mackenzie se trasladó al sur de la isla donde se encontró algunos guardas sin problema. Pero mientras recorría la isla montado a caballo, un mensajero del vicecónsul le entregó una carta donde le advertía muy seriamente que regresara al barco. “No me di por enterado y procedí a dirigirme a mi casa sin ningún inconveniente”. Cuando llegó, las autoridades locales se presentaron y le mostraron las instrucciones secretas que habían sido instruidas por el capitán general de Canarias, Valeriano Weyler. Toma nota de ellas, las cuales le parecen propias de los años oscuros y no daba crédito a que el gobierno de España procediera a su ejecución. Inmediatamente hizo carta de protesta al gobierno español a través del gobierno británico. El gobierno español negó tener noticia de esas órdenes secretas y publicó una Real Orden, autorizando a las autoridades de las islas a tener comunicación con Cabo Juby como con cualquier otro puerto británico. La orden del general Weyler fue retirada. Para Mackenzie fue el mejor final de uno de los asuntos que más problemas le ocasionaron en las Canarias. Al final vendió el punto comercial en 1895 a Hassan I.

## **8. LANZAROTE EN EL CONTEXTO DEL “PROTOTURISMO” INSULAR. LA ROYAL GEOGRAPHICAL SOCIETY**

Las islas Canarias, por su situación geográfica, se instituyeron como destino privilegiado en las décadas de la expansión atlántica. La naturaleza colocó a las islas en el sitio ideal para recibir a cuantos viajeros, navegantes y naturalistas cruzaban

---

50 *Ibidem.* p. 169.

51 *Ibidem.*

las aguas del Atlántico. El pico del Teide sirvió de orientación a los navegantes en sus rutas hacia el sur. Esto sucedía en la medida en que se trata de viajes de larga distancia y los viajeros aprovechan su estancia para hacer sus reconocimientos o sus excursiones “turísticas”.

En virtud de la larga tradición viajera a las islas, la historia del desarrollo del turismo puede clasificarse con facilidad en cuatro etapas: 1ª etapa, de la conquista, expansión atlántica al viaje comercial (del siglo XIV al XVII); 2ª etapa, el viaje expedicionario y aventurero (siglos XVIII y XIX), comienzo del turismo moderno en Canarias, el “prototurismo” como tal; 3ª etapa, la del turismo contemporáneo, turismo terapéutico y de élite (último cuarto del XIX y primera mitad del XX), y 4ª etapa, consolidación del turismo contemporáneo, de sol y playa y desarrollo del turismo de masas o democrático.

La tercera etapa, que corresponde al turismo terapéutico y de élite, va desde 1815 hasta 1914, cuando se desarrolla el desplazamiento en el barco de vapor, consecuencia de la revolución industrial y científica. Estamos ante el nacimiento del turismo moderno en Canarias y es en este momento cuando empieza la invención del turismo en el archipiélago. El grueso de los turistas eran enfermos (en inglés *invalids*) de tuberculosis. El Puerto de la Cruz y Las Palmas de Gran Canaria se convirtieron en los principales focos turísticos (médico-turísticos) del archipiélago a partir de 1886. Se vieron frecuentados por muchos “turistas” y algunos médicos británicos que se sentían muy satisfechos por las mejoras de sus enfermedades, pero hubo otros que lo intentaron en otras islas. Es el caso de Alfred Williams.

Tanto Arlett como Vidal se ocuparon del tiempo (vientos, lluvias, temperaturas, etc.), un aspecto de la naturaleza africana y canaria muy importante. Mackenzie también elogió el clima de las islas, que considera el mejor del mundo. Pero también llamó la atención la costa africana a uno de los máximos representantes de la *Royal Meteorological Society* (RMS) de Londres, más tarde director de la sociedad, William Marcet, que en 1878 visitó las islas y África occidental con la clara misión de ampliar el conocimiento de la climatología, pero solo visitó Tenerife, no visitó Lanzarote. La verdad es que las islas más orientales del archipiélago no fueron muy favorecidas ni tan visitadas por los británicos, mayoría por entonces, ni por viajeros de otras naciones europeas. Sin embargo, sí lo hizo Alfred Williams, en 1880, un londinense miembro de la Linnean Society, del que desconocemos datos biográficos. Sus palabras son de auténtico elogio al clima de Lanzarote.

Alfred Williams llegó a las islas el verano de 1880. Estaba afectado de problemas pulmonares. Pronto se establece en la isla. En una carta fechada el 3 de septiembre de 1880, dirigida al secretario de la *Royal Geographical Society* de Londres, Williams le hace saber que desde hace algún tiempo está muy mal de salud y decidió dejar Londres para visitar esta tierra soleada continuamente. “Lanzarote posee probablemente el mejor

clima del mundo, nunca con demasiado calor ni nunca frío y tiene un excelente mar para el baño todo el año”<sup>52</sup> –comenta en su carta.

Señala que las comunicaciones marítimas con Gran Bretaña, como con el resto de Europa, de Lanzarote eran muy deficientes, por no decir prácticamente nulas. Da a conocer la manera cómo él lo hizo. Según Williams, para poder viajar a la isla, los vapores de la Peninsular y Oriental de Southampton van a Gibraltar y los billetes cuestan 9 libras. Desde la colonia inglesa en territorio español sale un vapor francés a Lanzarote los días 11 y 26 de cada mes, y cuesta 140 francos (£14,12).

El nivel de vida de Lanzarote es baratísimo, comenta el británico. El hotel cargaba 4 chelines y tres peniques<sup>53</sup> por día, incluido el vino del país y la comida<sup>54</sup>.

Termina la carta manifestándole que si deseaba más información sobre el respecto está al servicio y a plena disposición de la *Royal Geographical Society*.

El clima de Lanzarote le proporcionó salud a Alfred Williams, hasta tal punto que se estableció definitivamente en Canarias por el resto de su vida. En la calle de Imelda Serís, 32, enfrente de la plaza del mercado de Santa Cruz de Tenerife, estableció una oficina o puesto de “Exchange” donde realizaba pagarés, intercambio de monedas extranjeras de oro, de divisas y todo tipo de operaciones bancarias. La sucursal en Londres, con el nombre de Sperling & Williams, estaba en 24 y 25 Fenchurch St. E.C., donde cualquier operación bancaria podía realizarse por telégrafo con Tenerife. Además, Alfred Williams era el representante en Canarias de la Guardian Assurance Company de Gran Bretaña<sup>55</sup>.

En una visita que realicé el 1 de noviembre de 2012 con el párroco anglicano de la Iglesia *All Saints* del Puerto de la Cruz, Mike Smith, al cementerio de San Rafael y San Roque, situado en la calle José María de Villa, en Santa Cruz de Tenerife, pude comprobar la inscripción en la lápida del sepulcro de Alfred Williams, enterrado en dicho camposanto el 10 de noviembre de 1922.

## **9. LANZAROTE Y TOMÁS ZEROLO HERRERA EN EL “PROTOTURISMO”**

En este contexto de interés “turístico” de la isla de Lanzarote, y de Canarias en general, nos encontramos con Tomás Zerolo Herrera. Agradezco al doctor Jorge Martínez-Barona Zerolo la documentación inédita facilitada así como la obra *Cli-*

---

52 Royal Geographical Society (en adelante RGS). Secretary Papers. Londres AI-B3-C9-9 S. XIX.

53 Dos chelines equivalían a 1 escudo (2 pesetas con 50 céntimos) y 1 penique equivalía a 10 céntimos de las antiguas pesetas.

54 RGS.

55 BROWN, A. S. (1905). *Brown's Madeira, Canary Islands and Azores*. Sampton Low, Marston and Co. London. Advertesiments. p. 33.

*matología de la tuberculosis pulmonar en la Península española, Islas Barleares y Canarias*, publicada en 1889, pero escrita a partir de 1885, y que citaré como Archivo Familiar Martínez-Barona (AFM-B).

El lanzaroteño, de antecedentes genoveses, Tomás Zerolo Herrera, resaltó las potencialidades turísticas de Fuerteventura y Lanzarote. Tomás Zerolo nació en 1850 en el seno de una familia de Génova establecida en Lanzarote, Tomás e Isabel Zerolo. Un hijo de ambos, Santo Zerolo, de 26 años, se casó con la joven lanzaroteña natural de Teguiise, Micaela Herrera, de 14 años, en la iglesia de San Ginés de Arrecife el 20 de junio de 1843<sup>56</sup>. Su familia se traslada a la Villa de La Orotava siendo él muy joven. Su padre estaba arruinado y muy enfermo, por lo que él, como hijo mayor, tuvo que ponerse a trabajar desde muy joven manteniendo desde entonces a la familia. Cuando tenía 14 años trabajó como carpintero, lo que combinaba con otras ocupaciones, trabajaba para un dentista, haciéndole moldes de dientes, y otras ocupaciones laborales<sup>57</sup>. Pero por la noche realizaba estudios académicos y lecturas acompañados de publicaciones en revistas locales. Con el dinero que ahorraba pudo costearse su carrera, su gran aspiración era ser médico. Dejó a su familia y logra trasladarse a Madrid, donde saca el título de licenciado en Medicina y Cirugía. El 1879 regresa a La Orotava, donde se estableció definitivamente. El prestigioso doctor Thomas Spencer Wells conoció al médico Tomás Zerolo en 1887, quien le invitó a presenciar una operación en el Hospital de la Caridad de La Orotava, del cual era su director. Zerolo Herrera publicó una gran cantidad de trabajos y fue un ardiente defensor de Tenerife como *health resort* (centro médico-turístico) ideal para la convalecencia de algunas enfermedades. Entre sus trabajos destaca *Climatología de la tuberculosis pulmonar en la Península española, Islas Barleares y Canarias*, publicada en 1889. Esta obra fue laureada por la Real Academia de Medicina y Cirujía de Barcelona. Consta de 400 páginas y está dividida en tres partes.

Comienza Zerolo haciendo un estudio crítico bastante erudito y completo sobre el concepto de la tuberculosis pulmonar y pasa luego a señalar las dificultades que se presentan a la hora de fijar qué puntos en España podrían utilizarse como sanatorios para los tísicos y termina esta primera parte señalando las condiciones climatológicas que deben reunir los sanatorios. En la segunda parte, previo un estudio de la geografía general de España, de las comarcas que por su salubridad y clima son preferibles, pasa a estudiar la geografía general, la topografía, el clima, la meteorología y la estadística mortuoria general, incluido el fallecimiento por la tuberculosis, de cada una de las comarcas de las diversas provincias de España, llamando la atención en esta parte los valiosos y numerosos datos que ha logrado reunir, tanto de la demografía médica como de la meteorología, únicas bases sobre las que funda su estudio y que pueden servir de punto de partida para escribir la verdadera geografía médica

56 AFM-B. DIÓCESIS DE Canarias. Provincia de Las Palmas. Certificación de matrimonio. L.2/F.6/N42

57 AFM-B. Documeto, p. 1.



de España. En la tercera parte, pasa a estudiar particularmente los puntos que han resultado aptos para la convalecencia de la tuberculosis indicando el paso para cada sanatorio y las formas clínicas en que están indicados. Llama mucho la atención, por ser un estudio muy superior a los demás, el que hace de las islas Canarias, particularmente Vilaflor y en el Valle de La Orotava, el Puerto de la Cruz<sup>58</sup>.

Tiene en cuenta la orografía e hidrografía de Lanzarote y Fuerteventura, más planas que las demás islas, volcánicas como todas, son de atmósfera más seca y aséptica que las otras, por no haber en ellas ni agua ni arbolado, y por llover tan poco. El suelo es tan extraordinariamente seco, por su naturaleza arcillosa y de arena blanca, que absorbe al instante el agua de las raras lluvias que caen. Afirma Zerolo Herrera que bastan estas breves noticias del suelo y de la atmósfera de las islas de Lanzarote y Fuerteventura para esperar que lleguen a ser afamadas estaciones sanitarias para los enfermos de vías respiratorias<sup>59</sup>.

Sin embargo, nada de lo pronosticado por el doctor Zerolo ni los elogios de los ingleses se fraguaron en el tránsito de los siglos XIX al XX, años del turismo terapéutico insular o marítimo de élite. La carencia de líneas marítimas regulares foráneas, la deficiencia de puertos y comunicaciones, además de la ausencia de infraestructuras adecuadas, entre otros factores, impidieron el desarrollo del turismo en las dos islas<sup>60</sup>. Sobre todo en Lanzarote. Arrecife se pudo convertir en el tercer “centro turístico” (médico-turístico) junto con el Puerto de La Cruz y Las Palmas de Gran Canaria.

En el período de entreguerras, las islas asisten a la proliferación de cruceros turísticos de todas las compañías británicas que en décadas anteriores habían frecuentado los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria. La Blue Star Line, Nelson Line, Blue Funnel Line, White Star Line, Red Star Line, Shaw Savill & Albion Line, Yeoward Line, Lamport & Holt Line, Elder Dempster Line. También otras líneas marítimas que hacían rutas a la costa de África y Canarias, sobre todo nórdicas, alemanas, holandesas e italianas. Ninguna hacía escala en Fuerteventura y Lanzarote. Habrá que esperar al turismo de sol y playa en los años sesenta y setenta del siglo pasado para contemplar su incorporación, pero ahora otro tipo de turismo, muy lejos del terapéutico y de élite, el turismo aeronáutico o de masas.

---

58 ZEROLO HERRERA, Tomás (1889). *Climatología de la tuberculosis pulmonar en la Península española, Islas Barleares y Canarias*. Santa Cruz de Tenerife.

59 *Ibidem*. p. 275.

60 GONZÁLEZ MORALES, Alejandro (2010). *Síntesis histórico-geográfica de la isla de Lanzarote*. Anroart Ediciones. Las Palmas de Gran Canaria. p. 152.

## 10. CONCLUSIÓN

Desde el mismo momento que las islas Canarias se incorporaron a la órbita de la expansión atlántica, al ser la isla de Lanzarote la primera tierra que se encuentra viniendo de Europa fue víctima de los primeros aventureros que penetraron estos mares hasta que la conquista empezó por ella. Los ataques de los berberiscos fueron muchos y terribles, como desquite y represalia de las incursiones que los castellanos hicieron en el norte y los isleños colonizadores hicieron en la costa occidental de África. El control de la Berbería era una pieza clave para el desarrollo comercial con las islas. Pero también fueron los ingleses, aunque, según José Agustín Álvarez Rixo, las invasiones de los berberiscos fueron muchas y más terribles.

Pero tras el fin de las guerras napoleónicas (1815) y el establecimiento del dominio británico en el Atlántico las islas van recibir visitantes de instituciones tan prestigiosas como la *Royal Navy* o la *Geographical Society*. Los lugartenientes William Arlett, Henry Kellet, Thomas Emeric Vidal, Donald Mackenzie, pero, sobre todo, Alfred Williams resaltaron las óptimas condiciones hidrográficas de Lanzarote para convertirse en afamada estación sanitaria en aras de recibir enfermos de vías respiratorias en los años del turismo terapéutico, en el tránsito de los siglos XIX al XX. La carencia de líneas marítimas regulares foráneas y la ausencia de infraestructuras adecuadas, además de otros factores como la ausencia de hoteles, impidieron el desarrollo del turismo en las dos islas de Lanzarote y Fuerteventura, sobre todo en la primera.

Incluso, en el período de entreguerras, cuando las islas asisten a la proliferación de cruceros turísticos de todas las compañías británicas, pero ahora también hasta nórdicas, alemanas, holandesas e italianas, con destino no solo a las islas Canarias sino también a la costa occidental de África, tampoco las islas orientales de Lanzarote y Fuerteventura aparecen entre sus puertos de escala. Los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria seguirán siendo los privilegiados.

## 11. BIBLIOGRAFÍA

ALONSO ACERO, Beatriz (2017). *España y el norte de África en los siglos XVI y XVII*. Editorial Síntesis. Madrid.

ÁLVAREZ RIXO, José Agustín (2003). *Historia del Puerto del Arrecife*. Cabildo de Lanzarote y Ayuntamiento de Arrecife.

ANAYA HERNÁNDEZ, Luis Alberto (2006). *Moros en la costa. Dos siglos de corsarios berberiscos en las islas Canarias (1569-1749)*. Las Palmas de Gran Canaria.

ARLETT, V. (1835). *Survey of some of the Canary Islands, and part of the Western Coast of Africa. Communicayed by Lieutenant W. Arlett, Royal Navy [B.L. 1509/472]*.

ASTLEY, Thomas (1745). *A new general collection of voyages and travels: Consisting of the most Esteemed Relations which have been hitherto published in any language; compre-*

*hending every thing remarkable in its kind in Europe, Asia, Africa and America (1745-47)*. 4 volúmenes. Printed for T. Astley. London.

BRIGGS, Asa (1994). *Historia social de Inglaterra*. Alianza Universidad. Madrid. Madrid.

BROSSE, Jacques (1985). *La vuelta al mundo de los exploradores*. Reseña. Ediciones del Serbal. Barcelona.

BROWN, A. S. (1905). *Brown's Madeira, Canary Islands and Azores*. Sampson Low, Marston and Co. London.

CARUS-WILSON, E.M. (2005). *Medieval Merchant Venturers*. Routledge. 3ª ed. London.

CHAUNU, Pierre (1972). *La expansión europea (siglos XIII y XIV)*. Labor. Barcelona.

CLAR FERNÁNDEZ, José Manuel (1996). *Lanzarote, apuntes para su historia*. CCPC y Cabildo de Lanzarote. La Laguna. 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", en KERR, Robert: (1810). v. 15.

FERGUSON, Niall (2013). *El Imperio británico*. Debate. Barcelona.

GLAS, George (1764). *A description of the Canary Islands*. Printed for R. and J. Dodsley, in Pall-mall, and T. Durham, in the Stran. London. MDCCLXIV.

GONZÁLEZ LEMUS, Nicolás (2016). *El hotel Marquesa, La Paz y los Cólogos en el turismo*. Le Canarien Ediciones. La Orotava. Santa Cruz de Tenerife.

GONZÁLEZ MORALES, Alejandro (2010). *Síntesis histórico-geográfica de la isla de Lanzarote*. Anroart Ediciones. Las Palmas de Gran Canaria.

HAKLUYT, Richard. *The Principal Navigations Voyages Traffiques & Discoveries of the English Nation Made by Sea or Over-land to the Remote and Farthest Distant Quarters of the Earth at any time within the compasse of these 1600 Yeeres*. Maclehosse, 12 volúmenes. Glasgow. 1903-1906. MacLehose.

HARRIS SACKS, David (1992). *The Widening Gate. Bristol and the Atlantic Economy, 1450-1700*. University of California Press. EE UU.

HUGHES, Robert (2002). *The Fatal Shore*. Collins and Pan Books. Suffolk, (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).

KEELER, Mary F. (1981). *Sir Francis Drake's West Indian Voyages.* Hakluyt Society. Londres.

KERR, Robert (1811-1824). *A General History and Collection of Voyages and Travels—Arranged in Systematic Order: Forming a Complete History of the Origin and Progress of Navigation, Discovery, and Commerce, by Sea and Land, from the Earliest Ages to the Present Time.* London.

LOBO CABRERA, Manuel (2015). *Los moriscos en Canarias. De Esclavos a naturales.* Mercurio. Gran Canaria.

MACKENZIE, Donald (1911). *The Khalifate of the West.* Simpkin, Marshal, Hamilton, Kent & Co. Londres.

MADARIAGA, María Rosa de (2017). *Historia de Marruecos.* Catarata. Madrid.

MORALES LEZCANO, Víctor (1970). *Relaciones mercantiles entre Inglaterra y los archipiélagos del Atlántico Ibérico.* Instituto de Estudios Canarios. La Laguna

RALEIGH, W. (1913). *The Discovery of Guiana.* Rouse (W. H. D.) A Library of English Prose.

RUMEU DE ARMAS, Antonio (1991). *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales.* Gobierno de Canarias/Cabildo Insular de Gran Canaria/Cabildo Insular de Tenerife. Madrid.

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.

RYE, Peter (1793). *An Excursion to the Peak of Teneriffe in 1791.* R. Faulder. London.

TOUS MELIA, Juan (2014). *Gran Canaria a través de la cartografía (1507-1891).* La Laguna.

VIDAL, T. E. (1837). *Notes Relative to the Canary Islands for the use of captain Vidal.* Copia Manuscrita en inglés de Austin Baillon. Puerto de la Cruz.

VIERA Y CLAVIJO, José de (1982). *Historia General de las islas Canarias.* Introducción y notas por Alejandro Cioranescu. 2 Volúmenes. Goya Ediciones. Santa Cruz de Tenerife.

VIERA Y CLAVIJO, José de (2016). *Historia General de las islas Canarias.* Estudio introductorio por Antonio de Béthencourt Massieu y Nicolás González Lemus.

Publicado volumen I de los 4 volúmenes edición completa. Nivaria Ediciones. La Laguna. Santa Cruz de Tenerife.

ZARAGOZA, Gonzalo (1987) . *Los grandes descubrimientos*. Anaya. Madrid.

ZEROLO HERRERA, Tomás (1889). *Climatología de la tuberculosis pulmonar en la Península española, Islas Barleares y Canarias*. Santa Cruz de Tenerife.

